



Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта

Утративший силу

Приказ И.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 10 мая 2011 года № 261. Зарегистрирован в Министерстве юстиции Республики Казахстан 22 июня 2011 года № 7028. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 29 сентября 2012 года № 654

Сноска. Утратил силу приказом Министра транспорта и коммуникаций РК от 29.09.2012 № 654 (вступает в силу со дня вступления в действие постановления Правительства РК «Об утверждении Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта»).

В соответствии с подпунктом 25) пункта 2 статьи 14 Закона Республики Казахстан от 8 декабря 2001 года "О железнодорожном транспорте"

П Р И К А З Ы В А Ю :

1. Утвердить прилагаемые Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта.

2. Комитету транспорта и путей сообщения Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан (Килыбай Н.И.) в установленном порядке обеспечить представление настоящего приказа в Министерство юстиции Республики Казахстан для государственной регистрации.

3. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на вице-министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан Дюсембаева Е.С.

4. Настоящий приказ вводится в действие по истечении десяти календарных дней после дня его первого официального опубликования.

И.о. Министра

А. Бектуров

У т в е р ж д е н ы

приказом

и . о .

М и н и с т р а

транспорта

и

к о м м у н и к а ц и я м

Р е с п у б л и к и

К а з а х с т а н

от 10 мая 2011 года № 261

Правила

технической эксплуатации железнодорожного транспорта

1. Общие положения

§ 1. Введение

1. Правила технической эксплуатации железнодорожного транспорта (далее - Правила) устанавливают основной порядок эксплуатации железнодорожного транспорта и требования предъявляемые к нему.

2. Настоящие Правила необходимы для всех подразделений и работников железнодорожного транспорта.

3. Выполнение настоящих Правил обеспечивает слаженность всех звеньев железнодорожного транспорта, четкую и бесперебойную работу железнодорожных организаций и безопасность движения.

§ 2. Термины, применяемые в настоящих Правилах

4. В настоящих Правилах используются следующие понятия:

1) автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи (далее - АЛСО) - система, при которой движение поездов на перегоне осуществляется по сигналам локомотивных светофоров, а отдельными пунктами являются обозначенные границы блок-участков;

2) воздушный промежуток (изолирующее сопряжение) - сопряжение смежных участков контактной сети с электрической изоляцией (токораздел). Изолирующее сопряжение выполняется так, что при проходе токоприемника электроподвижного состава сопрягаемые участки электрически соединяются;

3) малодейственные участки - участки с размерами движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику не более 8 пар в сутки;

4) перегон - часть железнодорожной линии, ограниченная смежными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами;

5) поезд грузовой тяжеловесный - грузовой поезд, вес которого для соответствующих серий локомотивов на 100 тонн и более превышает установленную графиком движения весовую норму на участке следования этого поезда ;

6) пути специального назначения - предохранительные и улавливающие тупики и подъездные пути на перегонах и станциях;

7) специальный подвижной состав - несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу :

специальный самоходный подвижной состав - мотовозы, дрезины, специальные автотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов, или доставки работников предприятий железнодорожного

транспорта к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме; специальный несамоходный подвижной состав - железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств магистральной железнодорожной сети, включаемые в хозяйственные поезда;

8) съемные подвижные единицы - съемные дрезины, ремонтные вышки, на электрифицированных участках, путевые вагончики, путеизмерительные, дефектоскопные тележки, которые снимаются с пути обслуживающими их работниками вручную;

9) 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;

10) главные пути - пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов и не имеющие отклонения на стрелочных переводах;

11) нейтральная вставка - участок контактной подвески между двумя воздушными промежутками (изолирующими сопряжениями), где нормально отсутствует напряжение. Нейтральная вставка выполняется так, что при прохождении токоприемников электроподвижного состава обеспечивается электрическая изоляция сопрягаемых участков;

12) поезд грузовой соединенный - поезд, составленный из двух и более сцепленных между собой грузовых поездов с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

13) поезд пассажирский соединенный - поезд, составленный из двух пассажирских поездов, сцепленных между собой, с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

14) раздельный пункт - пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки;

15) спуск руководящий - наибольший по крутизне спуск (с учетом сопротивления кривых) протяжением не менее тормозного пути;

16) стрелка - часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, острьков и переводного механизма. При наличии крестовин с подвижным сердечником, в понятие стрелка входит и крестовина;

17) стрелочный пост - один или несколько стрелочных переводов

нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста ;

18) стрелочный район - группа смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста;

19) стрелочный перевод - устройство, служащее для перевода подвижного состава с одного пути на другой. Стрелочные переводы состоят из стрелок, крестовин и соединительных путей между ними. Крестовины бывают с неподвижным или подвижным сердечником. Основными элементами крестовины без подвижных элементов являются сердечник, два усовика, два контррельса, прикрепители и подкладки, стыковые скрепления и болты с шайбами и гайками для объединения усовиков и сердечника в единую конструкцию при сборных крестовинах;

20) сигнал - условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ;

21) сигнальный знак - условный видимый знак, при помощи которого подается приказ или указание определенной категории работников. К сигнальным знакам относятся: предельные столбики, знаки, указывающие границы станции, подачи свистка, отключения и включения тока и другое;

22) речевой информатор - электронное устройство, обеспечивающее автоматическую передачу, предварительно запрограммированных сообщений в каналы связи ;

23) уклон - элемент продольного профиля железнодорожного пути, имеющий наклон к горизонтальной линии. Уклон для поезда, движущегося от низшей точки к высшей, называется подъемом, а обратно - спуском;

24) особые путевые знаки - границы железнодорожной полосы отвода, указатель номера стрелки, знак оси пассажирского здания, знаки на линейных путевых зданиях, реперы начала и конца круговых кривых, а также начала, середины и конца переходных кривых, скрытых сооружений земляного полотна, наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны;

25) габарит подвижного состава - предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, помещаться как груженный, так и порожний подвижной состав, установленный на прямом горизонтальном пути ;

26) индекс грузового поезда - специальный код, состоящий из 10 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на станции их формирования. Первые четыре цифры - единая сетевая разметка (далее - ЕСП) станции формирования поезда, следующие две - порядковый номер состава, сформированного на этой станции, а последние четыре - ЕСП станции назначения поезда;

27) пассажирский остановочный пункт - пункт на перегоне, не имеющий

путевого развития, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров (раздельным пунктом не является);

28) поезд грузо-пассажирский - формируется на малодеятельных участках из грузовых и пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров;

29) поезд пассажирский - поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских и приравненных к ним вагонов. По видам сообщения пассажирские поезда делятся на дальние, следующие на расстояние свыше 700 километров (далее - км), местные - до 700 км и пригородные - до 150 км;

30) путевой знак - постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий;

31) путевой пост - раздельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития (блокпост при полуавтоматической блокировке, пост примыкания на однопутном перегоне с двухпутной вставкой, предузловой пост и т. п.);

32) руководитель работ - ответственное лицо, на которое возложено руководство работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах;

33) подталкивающий локомотив - локомотив, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона (в хвосте поезда);

34) гарантийный участок - участок, ограниченный пунктами технического обслуживания, протяженность которого определяется исходя из необходимости безопасного проследования вагонов в исправном состоянии в составе поезда;

35) боковой путь - путь, при следовании на который подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу;

36) 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);

37) межпостовой перегон - перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и станцией;

38) габарит приближения строений - предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутрь которого не заходят никакие части сооружений и устройств. Исключение составляет 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);

39) охранный стрелка - стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда в положение, исключающее возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут;

40) торможение экстренное - торможение, применяемое для остановки поезда путем экстренной разрядки магистрали и реализации максимальной тормозной силы ;

41) локомотивная бригада - работники, назначаемые для обслуживания локомотивов, а также моторвагонных поездов;

42) маневровый состав - группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, производящим маневры. Локомотив, сцепленный с одним вагоном, также рассматривается как маневровый состав;

43) руководитель маневров - работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания, которого машинист локомотива, производящий маневры, не приводит локомотив в движение;

44) обгонный пункт - отдельный пункт на двухпутных линиях, имеющий путевое развитие, допускающее обгон поездов и в необходимых случаях перевод поезда с одного главного пути на другой;

45) стрелка нецентрализованная - стрелка, острия которой переводятся вручную при помощи переводного механизма непосредственно у стрелки;

46) стрелка централизованная - стрелка, острия которой (а при наличии крестовины с подвижным сердечником и сердечник) переводятся специальными устройствами, управляемыми с одного центрального пункта;

47) сертификация продукции, услуг и иных объектов (сертификация) - письменное подтверждение органом, независимым от изготовителя (продавца, исполнителя) и потребителя (покупателя), соответствия продукции, процесса, работы, услуги требованиям, установленным в нормативных документах;

48) бригада специального самоходного подвижного состава - работники, назначаемые для управления и обслуживания специального подвижного состава. Для управления специальным самоходным подвижным составом назначается бригада - машинист и помощник машиниста или водитель и помощник водителя дрезины (в соответствии с инструкцией по эксплуатации соответствующей машины) ;

49) ведение поезда с особой бдительностью - постоянное, повышенное внимание локомотивной бригады к условиям следования поезда;

50) 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;

51) особо интенсивное движение поездов - размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 100 пар

- и на однопутных - более 48 пар в сутки;
- 52) поезд почтово-багажный - формируется из пассажирских и грузовых вагонов, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных пассажирских вагонов для перевозки пассажиров, прицепляемых только на участках, где не обращаются пассажирские поезда;
- 52) поездные сигналы - сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц;
- 53) средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда - аппаратура, позволяющая в автоматическом режиме обнаружить и передать информацию дежурному по впереди лежащей станции, поезвному диспетчеру, машинисту о наличии и расположении в поезде неисправного подвижного состава и виде неисправности;
- 54) разъезд - раздельный пункт на однопутных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов;
- 55) дежурный по станции - сменный помощник начальника станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями подвижного состава по главным и приемо-отправочным путям станции (где нет маневрового диспетчера - и по остальным путям);
- 56) межстанционный перегон - перегон, ограниченный станциями, разъездами и обгонными пунктами;
- 57) поезд грузовой повышенного веса - грузовой поезд весом более 6 тысяч тонн с одним или несколькими действующими локомотивами - в голове состава, в голове и хвосте, в голове и последней трети состава;
- 58) предохранительный тупик - тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов;
- 59) спуск затяжной - спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

Крутизна	Протяженность
От 0,008 до 0,010	8 км и более
Более 0,010 до 0,014	6 км и более
Более 0,014 до 0,017	5 км и более
Более 0,017 до 0,020	4 км и более
Более 0,020 и круче	2 км и более

- 60) станция - раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, операции по приему, выдаче грузов и обслуживанию пассажиров, а при развитых путевых устройствах - маневровую работу по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами;

- 61) станционный пост централизации - пост на станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов;
- 62) станционные пути - пути в границах станции: главные, приемо - отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта подвижного состава и производства других операций), а также прочие пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями ;
- 63) габарит погрузки - предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом подвижном составе при нахождении его на прямом горизонтальном пути ;
- 64) железнодорожно - строительные машины - один из видов специального самоходного подвижного состава, имеющий один или несколько рабочих органов, выполняющих работы по строительству, всем видам ремонтов, содержанию и техническому обслуживанию сооружений и устройств железнодорожного транспорта ;
- 65) контактная сеть - совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава ;
- 66) окно - время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям перегона или станции для производства ремонтно-строительных работ ;
- 67) поезд пассажирский скоростной - пассажирский поезд, обращающийся со скоростями, соответствующими скоростному движению пассажирских поездов в интервалах, километров в час (далее-км/час);
- 68) тормозной путь - расстояние, проходимое поездом за время от момента перевода ручки крана машинисту или крана экстренного торможения в тормозное положение до полной остановки. Тормозные пути различаются в зависимости от вида торможения (служебное, полное служебное и экстренное);
- 69) поезд грузовой длинносоставный - грузовой поезд, длина которого (в условных вагонах) превышает максимальную норму, установленную графиком движения на участке следования этого поезда ;
- 70) поезд грузовой повышенной длины - грузовой поезд, длина которого 350 осей и более ;
- 71) поезд пассажирский длинносоставный - пассажирский поезд, длина которого превышает установленную схемой формирования данного поезда ;

72) поезд пассажирский повышенной длины - пассажирский поезд, имеющий в составе 20 и более вагонов;

73) улавливающий тупик - тупиковый путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску;

74) поезд хозяйственный - поезд, сформированный из действующего локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, вагонов, выделенных для специальных и технических нужд железнодорожной организации, специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств магистральной железнодорожной сети;

75) торможение служебное - торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте;

76) уполномоченный орган - центральный исполнительный орган, осуществляющий руководство в сфере железнодорожного транспорта, а также в пределах, предусмотренных законодательством Республики Казахстан, - межотраслевую координацию.

2. Общие функции работников железнодорожного транспорта

§ 1. Общие положения

5. Работники железнодорожного транспорта обеспечивают перевозку пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа с соблюдением безопасности движения и сохранности перевозимых грузов, багажа и грузобагажа, используют технические средства, соблюдают требования охраны окружающей среды.

6. Каждый работник, связанный с движением поездов выполняет требования настоящих Правил и соблюдают безопасность движения.

Работниками железнодорожного транспорта не допускается нарушение требований настоящих Правил.

7. Каждый работник железнодорожного транспорта подает сигнал остановки поезду и принимает меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения или загрязнения окружающей среды, работник принимает меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.

8. Работники железнодорожного транспорта содержат в порядке рабочее

место и вверенные технические средства.

Работники железнодорожного транспорта, связанные с обслуживанием пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей, движением поездов и маневровой работой, для которых установлено обязательное ношение форменной одежды, при исполнении трудовых обязанностей, одеваются по форме, если для них не установлена специальная производственная одежда.

Каждый работник железнодорожного транспорта соблюдает правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности, санитарные правила и нормы и иных нормативных документов, установленных для выполняемой им р а б о т ы .

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

Осуществляется управление локомотивами, моторвагонными поездами, специальными самоходными подвижными составами (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, а также перевод стрелок, уполномоченными на это работниками, во время исполнения ими служебных обязанностей.

§ 2. Требования к работникам железнодорожного транспорта

10. Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку в качестве вторых лиц, допускаются к управлению локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным подвижным составом (мотовозами, дрезинами, специальными автомотрисами, железнодорожно-строительными машинами) и другими подвижными единицами, сигналами, стрелками, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов только под наблюдением работников, обслуживающих эти устройства.

11. Лица, поступающие на работу, связанную с движением поездов, проходят профессиональное обучение и периодически проверяются на знания настоящих Правил, Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте (далее - ИСИ), утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций

Республики Казахстан от 18 апреля 2011 года № 209, (зарегистрированного в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6954) и должностных инструкций устанавливающих обязанности работников.

12. Перечень должностей и профессий, для занятия которых работники подлежат испытаниям, предусмотренным в настоящем пункте, объем знаний для каждой должности (профессии), порядок проведения испытаний при приеме на работу и периодических - устанавливаются Перечнем должностей (профессий) работников железнодорожного транспорта и квалификационных требований, предъявляемых к ним, утвержденному приказом и.о. Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 20 сентября 2010 года № 424 (зарегистрированного в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов за № 6581).

13. Лица, поступающие на работу, и работники железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов, подлежат предварительным и периодическим медицинским осмотрам.

14. Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей и профессий, связанных с движением поездов:

- 1) машинистов локомотивов, моторвагонных поездов, мотовозов и специальных автомотрис;
- 2) грузоподъемных кранов на железнодорожном ходу и их помощников;
- 3) кочегаров паровозов, водителей дрезин и их помощников;
- 4) диспетчеров, дежурных по станциям, дежурных по постам, паркам и горкам;
- 5) операторов сортировочных горок;
- 6) операторов при дежурных по станциям;
- 7) кондукторов поездов;
- 8) работников составительских бригад;
- 9) регулировщиков скоростей движения вагонов, сигналистов, операторов поста централизации;
- 10) дежурных стрелочного поста, дорожных, мостовых и тоннельных мастеров, бригадиров пути, обходчиков, монтеров пути (второго разряда и выше);
- 11) дежурных по переездам, электромехаников и электромонтеров по обслуживанию устройств и сортировочных горок;
- 12) осмотрщиков-ремонтников вагонов, осмотрщиков вагонов, начальников (механиков-бригадиров) пассажирских поездов;
- 13) проводников вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов;
- 14) операторов пунктов технического обслуживания вагонов;

15) поездных электромехаников, мастеров и электромехаников дистанций электроснабжения;

16) механиков рефрижераторных поездов и секций, наладчиков дефектоскопных и путеизмерительных вагонов;

17) машинистов железнодорожно-строительных машин и их помощников;

18) операторов дефектоскопных тележек;

19) операторов по путевым измерениям и их помощников.

15. Работники железнодорожного транспорта сохраняют вверенное имущество железнодорожной организации и перевозимые грузы.

16. Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного или наркотического опьянения или интоксикации иного типа. Лица, обнаруженные в таком состоянии, отстраняются от работы.

3. Подвижной состав и специальный подвижной состав

§ 1. Общие положения

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

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

18. Порядок продления срока службы грузовых и пассажирских вагонов и тягового подвижного состава устанавливается Правилами продления срока службы грузовых и пассажирских вагонов и тягового подвижного состава, утвержденных приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 февраля 2011 года № 93, (зарегистрированного в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6845).

19. Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию обеспечивают безопасное и плавное движение поездов с наибольшими скоростями.

Вновь строящиеся вагоны обеспечивают безопасное и плавное движение с наибольшими конструкционными скоростями перспективных локомотивов,

предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Вагоны, не имеющие переходных площадок, имеют специальные подножки и поручни.

20. Вносить изменения в конструкции основных узлов принятого в эксплуатацию подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, допускается по согласованию с уполномоченным органом.

21. Подвижной состав должен соответствовать требованиям габарита подвижного состава.

22. Вновь построенный, а также прошедший капитальный ремонт подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав до сдачи его в эксплуатацию на магистральной железнодорожной сети, испытывается и принимается от завода-поставщика.

23. Каждая единица подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, имеет следующие отличительные четкие знаки и надписи: Государственный герб (на локомотивах и пассажирских вагонах), знак железной организации Казахстана, номер (для пассажирских вагонов содержит код региона приписки), табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, вес тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи: на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе - конструкционная скорость, серия, наименование депо или другого предприятия приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла; на пассажирских вагонах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно - число мест, на грузовых вагонах грузоподъемность. На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и инициалы железнодорожной организации приписки.

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

25. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав оборудуются радиостанциями, скоростемерами с регистрацией показаний, автоматической локомотивной сигнализацией, а также оборудуются и другими устройствами безопасности.

Пассажирские локомотивы оборудуются устройствами управления электропневматическим торможением, а локомотивы для грузовых поездов

оборудуются устройством контроля плотности тормозной магистрали.

26. Поездные локомотивы и моторвагонные поезда при обслуживании одним машинистом дополнительно оборудуются следующими средствами и устройствами безопасности:

- 1) системой автоматического управления торможением поезда или комплексным локомотивным устройством безопасности, а также системой контроля бодрствования машиниста;
- 2) зеркалами заднего вида;
- 3) системой пожаротушения - тепловозы;
- 4) блокировкой тормоза.

27. Моторвагонные поезда, кроме того, оборудуются системой автоведения с обеспечением контроля скорости движения и речевой информацией при подъездах к проходным светофорам, переездам станций, связью "пассажир машинист", сигнализацией контроля закрытия дверей, автоматической пожарной сигнализацией.

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

28. Принадлежащие другим ведомствам, предприятиям и организациям локомотивы и вагоны, выходящие на магистральную железнодорожную сеть, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

§ 2. Колесные пары

29. Каждая колесная пара должна иметь на оси, четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки.

Колесные пары осматриваются под подвижным составом полным освидетельствованием и при подкатке регистрируются в соответствующих журналах или паспортах.

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

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

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

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

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

2) при скоростях движения до 120 км/ч:

прокат по кругу катания у локомотивов, а также у моторвагонного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах дальнего сообщения более 7 мм, у моторвагонного и специального самоходного подвижного состава и пассажирских вагонов в поездах местного и пригородного сообщений - более 8 мм, у вагонов рефрижераторного парка и грузовых вагонов - более 9 мм;

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

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

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

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

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей

станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч, где колесная пара заменяется . При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены.

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

33. Колеса пассажирских вагонов производства компании "Patentes Talgo S.A." должны удовлетворять следующим требованиям:

1) расстояние между внутренними гранями колес должно быть 1440 мм, у вагонов производства компании "Patentes Talgo S.A.", обращающихся в поездах со скоростью до 160 км/час, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 3 мм;

2) высота гребня 28-36 мм при толщине гребня 22-33 мм, параметр гребня qR не менее 6,5 мм;

3) эксплуатация колес с длиной ползуна (выбоина) на поверхности катания более 30 мм не допускается;

4) все измерения эксплуатационных параметров производятся шаблоном (калибром), применяемым для данного вида колес вагонов, поставляемых компанией "Patentes Talgo S.A.".

34. Подвижной состав, в том числе специальный подвижной состав оборудуется автоматическими тормозами, а пассажирские вагоны и локомотивы, кроме того, электропневматическими тормозами.

Автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава обладают управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а также останавливают поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения).

Автоматические и электропневматические тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава обеспечивают тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данными.

35. Автоматические тормоза обеспечивают возможность применения

различных режимов торможения в зависимости от загрузки вагонов, длины состава и профиля пути.

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

В специальном самоходном подвижном составе устанавливаются стоп-краны для экстренного торможения.

36. Локомотивы, пассажирские вагоны, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав оборудуются ручными тормозами. Часть грузовых вагонов имеют переходную площадку со стоп-краном и ручным тормозом.

Ручные тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава обеспечивают расчетное тормозное нажатие.

37. Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых вызывает выход из габарита или падение на путь, имеют предохранительные устройства.

38. Подвижной состав, в том числе специальный подвижной состав, оборудован автосцепкой.

39. Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:

1) у локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов - не более 1 0 8 0 мм ;

2) у локомотивов и пассажирских вагонов с людьми - не менее 980 мм;

3) у грузовых вагонов (груженых) - не менее 950 мм;

4) у специального подвижного состава в порожнем состоянии - не более 1080 мм, в груженом - не менее 980 мм.

40. Для подвижного состава и специального подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается и обеспечивает соблюдение норм безопасности (при наибольших износах и нагрузках).

41. Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более :

1) в грузовом поезде - 100 мм;

2) между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда - 110 мм ;

3) в пассажирском поезде, следующем со скоростью до 120 км/ч - 70 мм;

4) то же со скоростью 121-140 км/ч - 50 мм;

5) между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 мм;

6) между локомотивом и подвижными единицами специального подвижного состава - 100 мм .

42. Автосцепка пассажирских вагонов имеет ограничители вертикальных

п е р е м е щ е н и й .

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

43. Проверку технического состояния автосцепных устройств и правильное сцепление вагонов в составе поезда осуществляет осмотрщик вагонов, выполнявший техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

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

Сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или другим специальным подвижным составом, осуществляет машинист локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в **качестве локомотива**.

44. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) производятся работниками локомотивной бригады.

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

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

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

При организации двустороннего движения на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой в одном направлении, движение поездов в противоположном направлении (по неправильному пути) может осуществляться по сигналам локомотивных светофоров.

46. На отдельных участках может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи автоматическая локомотивная сигнализация.

На малодейственных участках и подъездных путях в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожелезную систему и

т е л е ф о н .

47. На каждом пути межстанционного перегона одновременно может действовать одно средство сигнализации и связи.

48. На отдельных малодеятельных участках и подъездных путях движение поездов допускается:

- 1) по приказам поездного диспетчера, передаваемым непосредственно машинисту ведущего локомотива по поездной радиосвязи;
- 2) при посредстве одного жезла;
- 3) при посредстве одного локомотива.

49. При автоматической блокировке:

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

2) на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается установка условно разрешающего сигнала - щита с отражательным знаком в виде буквы Т.

Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки.

При этом машинист ведет поезд проследованием светофора с красным огнем со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью остановить его, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

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

50. В случае, когда следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после остановки продолжается в том же порядке. В случае, когда после проследования проходного светофора с не допускающим показанием на локомотивном светофоре появится разрешающее показание, машинист следует, руководствуясь показаниями локомотивного светофора, но со скоростью не более 40 км/ч до следующего светофора.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре, проходные светофоры с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показанием локомотивного светофора.

51. При полуавтоматической блокировке:

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

2) 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.

52. При автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи:

1) разрешением на занятие первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора;

2) разрешением на занятие следующего блок-участка служит разрешающее показание локомотивного светофора.

53. При перерыве действия всех средств сигнализации и связи движение поездов производится на однопутных участках при посредстве письменных извещений, а на двухпутных - с разграничением временем, положенным на проследование поездом перегона между станциями.

§ 3. Порядок движения поездов

54. Скорости движения поездов по перегонам и станциям предусматриваются в графике движения поездов. При этом скорость движения на боковые пути по стрелочным переводам с крестовины 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, по переводам с крестовиной марки 1/18 - не более 80 км/ч, с крестовиной марки 1/22 - не более 120 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч для пассажирских и грузовых поездов.

55. Светофор с одним желтым (немигающим) огнем, располагается на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, располагается от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении.

Скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч, для хозяйственных поездов при наличии радиосвязи на локомотиве и специальном самоходном подвижном составе в зависимости от конструкции специального самоходного подвижного состава, восстановительных и пожарных поездов - не более 40 км/ч.

При приеме на тупиковые станционные пути скорость движения поезда в начале пути приема не более 25 км/ч.

56. Скорость движения моторвагонного поезда при приеме на свободный участок пути, когда следующий участок этого пути занят другим моторвагонным поездом, допускается не более 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или приказе, а при отсутствии этих указаний - не более 25 км/ч.

57. В случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

58. Предупреждения выдаются:

1) при неисправности пути, устройств контактной сети, переездной сигнализации, искусственных и других сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

2) при вводе в действие новых видов средств сигнализации и связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров и при их неисправности, когда светофор невозможно привести в закрытое положение;

3) при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

4) при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия;

5) при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

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

7) при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

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

59. На двухпутных перегонах каждый главный путь служит для движения поездов в одном определенном направлении.

На многопутных линиях порядок движения по каждому главному пути устанавливается руководством отделений дорог.

Порядок организации движения поездов на участках трех - или

четырёхниточного пути (при сплетении путей) устанавливается руководством
о т д е л е н и й д о р о г .

60. Для регулирования движения поездов по приказу поездного диспетчера применяется отправление поездов по неправильному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному пути допускается лишь как исключение в каждом отдельном случае по приказу дежурного по
о т д е л е н и ю п е р е в о з о к .

61. При формировании поездов повышенного веса и длины, применяется соединение поездов и следование их соединенными с действующими локомотивами в голове каждого из этих поездов.

62. Следование поездов вагонами вперед допускается:

- 1) при движении на железнодорожные подъездные пути и обратно;
- 2) при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов.

63. В голове такого поезда ставится вагон с переходной площадкой, обращенной в сторону направления движения, на которой находится работник, следящий за свободностью пути и при угрозе безопасности движения или жизни людей принимающий меры к остановке поезда.

§ 4. Порядок вождения поездов машинистами локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава

64. Машинисту следует:

знать конструкцию локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение, а также места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке, иметь расписание движение поездов;

при приемке локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, убедиться в его неисправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи, приборов для подачи звукового сигнала, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности; проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;

обеспечить безопасное следование поезда с соблюдением графика движения.

65. После прицепки локомотива к составу поезда, а специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда машинист:

- 1) убеждается в правильности сцепления локомотива, специального

самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов, а также в открытии концевых кранов между ними;

2) заряжает тормозную магистраль сжатым воздухом, убедиться в том, что падение давления не превышает установленных норм, и опробовать автотормоза;

3) получает справку об обеспечении поезда тормозами, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

4) ознакамливается по натурному листу с составом грузового и грузо-пассажирского поезда - наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, названных в Правилах перевозок опасных грузов, а также открытого подвижного состава;

5) ознакамливается по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда - наличием грузовых вагонов, занятых грузобагажом и багажом.

66. Если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда на пульте управления радиостанцией.

После прицепки локомотива к составу пассажирского поезда с электроотоплением вагонов, машинист опускает токоприемники для подключения электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей.

На участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, машинист ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава перед отправлением со станции включает эти устройства, а на участках, оборудованных радиосвязью, убеждается, что радиостанция включена и путем вызова проверяет радиосвязь с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и соответственно с руководителем работ в хозяйственном поезде.

67. При ведении поезда машинист и его помощник:

1) следят за свободностью пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами, сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с пути и поезда;

2) следят за состоянием и целостью поезда, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети;

3) наблюдают за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива и специального самоходного подвижного состава;

4) обеспечивают рациональное использование мощности локомотива при экономном расходовании электроэнергии и топлива;

5) при входе на станцию и проходе по станционным путям подают установленные сигналы, следят по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью пути и сигналами, подаваемыми работниками станций, а также за движением поездов и маневровыми передвижениями на смежных путях, принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения.

68. После остановки поезда на станции, если в нем обнаружены какие-либо неисправности, машинист докладывает об этом дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поезвному диспетчеру.

При остановке поезда на станции машинист останавливает поезд, не проезжая выходного светофора (при его отсутствии - предельного столбика) пути приема. При этом локомотив грузового поезда должен быть остановлен у выходного сигнала (при его отсутствии - у предельного столбика). Не доезжая до них, машинист может остановить поезд только, если убедится через дежурного по станции по поездной радиосвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

69. В случаях обнаружения в пути следования неисправности светофоров автоблокировки, повреждения пути, контактной сети и других сооружений и устройств, неисправности в поездах, следующих по смежным путям, машинист сообщает об этом дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру. При наличии поездной радиосвязи, сообщение об этих неисправностях машинист передает по радио дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру и машинисту поезда, следующего по смежному пути.

При следовании в условиях ограниченной видимости сигналов, сигнальных указателей и знаков (туман, ливень, метель) машинисту разрешается для обеспечения безопасности движения снижать установленную скорость движения поезда.

70. При ведении поезда машинист:

1) имеет тормозные устройства всегда готовые к действию, проверяет их в пути следования, не допускает падения давления в главном резервуаре и в магистрали ниже установленных норм;

2) при не допускающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяет служебное торможение, останавливает поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследует со скоростью, не более установленной для данного сигнала;

3) проследует сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку (во избежание остановки на ней локомотива), со скоростью не менее 20 км/ч;

4) при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия применяет средства экстренного торможения для остановки поезда.

71. В пути следования машинист:

- 1) не превышает скорость, установленную настоящими Правилами, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;
- 2) не отвлекается от управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом его обслуживанием и наблюдением за сигналами и состоянием пути;
- 3) не отключает исправно действующие устройства безопасности и не вмешивается в их работу;
- 4) не отправляется на перегон при отказе на локомотиве, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения причины отказа.

72. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты других, в том числе подталкивающего, локомотивов подчиняются всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторяют их.

73. Не допускается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов (составительской бригады), а также должностных лиц (не более двух человек), имеющих на это разрешение.

§ 5. Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне

74. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист:

- 1) останавливает поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;
- 2) приводит в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива, на специальном самоходном подвижном составе автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;
- 3) объявляет по радиосвязи об остановке машинистам локомотивов и моторвагонных поездов, следующих по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, которые докладываются об этом поездному диспетчеру, а также сообщает начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи, а машинист специального самоходного подвижного состава руководителю работ в хозяйственном поезде;
- 4) если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с не допускающим показанием, выясняет ее причины и возможность дальнейшего следования;
- 5) если движение поезда не может быть возобновлено в течение 20 и более минут, и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, приводит в

действие ручной тормоз локомотива, специального самоходного подвижного состава и подает сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем работ в хозяйственном поезде).

В поездах, где таких работников нет, помощник машиниста укладывает под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их, приводит в действие ручные тормоза вагонов в соответствии с установленным порядком;

б) дополнительно сообщает по поездной радиосвязи дежурному по станции или поезвному диспетчеру о причинах остановки и мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи, сообщение дежурному по станции или поезвному диспетчеру передает с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);

7) совместно со всеми работниками, обслуживающими поезд, принимает меры к устранению возникшего препятствия для движения и обеспечивает ограждение поезда и смежного пути.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом, выполнение операций по закреплению и ограждению поезда производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится: пассажирского - при затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива - после вызова;

8) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи, - после остановки поезда.

75. Во всех случаях ограждается место препятствия для движения поездов на смежном пути двухпутного или многопутного перегона, в первую очередь со стороны ожидаемого поезда.

76. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона проверяет видимость поездных сигналов, наблюдает за перегоном и в случае появления вслед идущего, поезда принимает меры к его остановке.

77. Если поезд остановился на подъеме, и в хвосте нет подталкивающего локомотива, машинист осаживает поезд на более легкий профиль того же перегона.

В этом случае впереди осаживаемого поезда находится работник локомотивной бригады, главный кондуктор или руководитель работ в

хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч

78. Осаживание не допускается:

- 1) пассажирских поездов во всех случаях;
- 2) на перегонах, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией;
- 3) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;
- 4) если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи.

79. При остановке на подъеме поезда, вес которого превышает норму по условиям трогания с места на данном подъеме и осаживание которого не допускается, машинист запрашивает вспомогательный локомотив.

80. Поезд может быть возвращен с перегона обратно на станцию отправления только по распоряжению дежурного по этой станции.

На участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду может быть использован локомотив следом идущего грузового поезда.

При вынужденной остановке на перегоне моторвагонного поезда и невозможности его дальнейшего самостоятельного движения разрешается прицеплять к нему следом идущий моторвагонный поезд для вывода сдвоенным составом на станцию.

81. Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд не может начать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет дано соответствующее разрешение на движение.

§ 6. Движение съемных подвижных единиц

82. Движение съемных подвижных единиц производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона. При движении съемных единиц не допускается вызывать нарушения следования поездов по расписанию.

Все съемные подвижные единицы имеют оси с электрической изоляцией.

4. Порядок эксплуатации специального подвижного состава на магистральной железнодорожной сети Республики Казахстан

§ 1. Общие положения

83. Специальные подвижные составы (далее - СПС) своевременно проходят планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержатся в процессе эксплуатации в исправном состоянии, обеспечивающим его бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по о х р а н е т р у д а .

84. СПС два раза в год проходит контрольно-технический осмотр (весной и осенью) при круглогодичной эксплуатации и один раз в год (перед началом сезона) при сезонной эксплуатации.

85. Контрольно-технический осмотр проводится главным инженером филиала приписки СПС, представитель пункта технического обслуживания вагонов, представитель дистанции сигнализации и связи, машинист-инструктор отделения магистральной железнодорожной сети (далее - МЖС).

86. Результаты контрольно-технических осмотров, все виды ремонта, периодического обслуживания отмечаются в журнале работы, периодического технического обслуживания и ремонта СПС.

87. СПС ограниченный в передвижении по сроку службы находится в оперативном резерве отделения МЖС.

88. Для предотвращения возникновения затруднений в работе, а также сбоев в движении поездов при нехватке СПС оператор МЖС приказом по отделению привлекает к работе СПС находящийся в оперативном резерве, прошедший деповской и/или капитальный ремонт.

89. Периодичность проведения технического обслуживания, ремонта, а также объем выполнения работ указываются в эксплуатационной документации на каждый тип СПС. Выезд СПС без выполнения ежемесного технического обслуживания не допускается.

90. Капитальный ремонт СПС выполняют специализированные организации, имеющие необходимое оборудование, технологическую оснастку и лицензию на проведение данного вида работ, по утвержденной ремонтной документации.

§ 2. Порядок эксплуатации снегоуборочной и снегоочистительной техники

91. Оператор МЖС в любое время года обеспечивает условия для организации бесперебойного движения пассажирских и грузовых поездов.

92. Все механизированные средства ликвидации снежных заносов - плужные снегоочистители, струги-снегоочистители, роторные снегоочистители, снегоуборочные поезда ремонтируются и готовятся к работе в зиму до 15 октября текущего года. Готовность к работе снегоуборочной и снегоочистительной техники в зимний период устанавливает специальная

комиссия под председательством главных инженеров отделений МЖС.

93. Пробные поездки плужных снегоочистителей проводятся по закрепленным участкам до 20 октября текущего года. Результаты проверки оформляются актом готовности снегоочистителей к работе в зимний период. За всей снегоуборочной и снегоочистительной техникой закрепляются руководители работ, машинисты и их помощники из расчета обеспечения круглосуточной работы.

94. План расстановки снегоуборочных поездов, снегоочистителей, стругов и электрических роторных снегоочистителей оперативный план снегоборьбы утверждается оператором МЖС по согласованию с уполномоченным органом.

95. Снегоуборочные поезда, роторные и плужные снегоочистители оборудуются радиоаппаратурой для связи руководителя работ с машинистом локомотива, маневровым и поездным диспетчером, дежурным по станции.

96. При работе плужных снегоочистителей на электрифицированных участках напряжение с контактного провода не снимается. При наличии на участке опор контактной сети с расстоянием от оси пути до внутреннего края опор менее 3,3 м, работа плужных снегоочистителей с открытыми крыльями не допускается.

97. При работе роторных снегоочистителей на электрифицированном участке напряжение с контактного провода снимается.

98. Плечо обслуживания для плужного снегоочистителя на сильнозаносимых и заносимых участках составляет не менее 100-150 км развернутой длины главного пути на один плужный снегоочиститель, для среднезаносимых и слабозаносимых участков не менее 200-300 км.

99. В период сложных метеорологических условий при снегопадах и метелях, при нехватке снегоуборочной и снегоочистительной техники, во избежании сбоев и затруднений в движении поездов оператор МЖС приказом по отделению привлекает к работе по уборке снега снегоуборочную и снегоочистительную технику находящуюся в оперативном резерве, прошедшую деповской и/или капитальный ремонт.

100. Отправление со станции СПС находящегося в оперативном резерве без технического осмотра, представителем филиала приписки СПС и пункта технического обслуживания вагонов не допускается.

§ 3. Порядок работы восстановительных и пожарных поездов

101. Восстановительный поезд является специальным формированием оператора МЖС и предназначается для ликвидации последствий сходов с

рельсов и столкновений подвижного состава.

102. Пожарный поезд является специальным формированием оператора МЖС и предназначается для проведения пожарно-профилактической работы и тушения пожаров на объектах и подвижном составе оператора МЖС.

103. СПС восстановительных и пожарных поездов своевременно проходит планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержится в процессе эксплуатации в технически исправном состоянии, обеспечивающим его бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по охране труда.

104. Между пунктами дислокации восстановительных поездов допускается расстояние не более 300 км, на малодейственных участках допускается расстояние не более 400 км. Для пожарных поездов участки выезда определяются из расчета времени (не более 1,5 часов) необходимого для доставки пожарного поезда на конечный пункт, ограниченных участков с радиусом выезда не более 100 км.

105. Места стоянок восстановительных поездов находятся на путях с двусторонним выходом и предназначены только для стоянки СПС восстановительных поездов.

106. Привлечение работников восстановительных и пожарных поездов к работам, не связанным с ликвидацией последствий сходов с рельсов, столкновений подвижного состава, а также использование СПС восстановительных и пожарных поездов в хозяйственных целях не допускается.

107. СПС, механизмы и оборудование восстановительных и пожарных поездов содержатся в технически исправном состоянии, которое обеспечивается обязательным выполнением установленной системой ремонтов и технических осмотров.

108. Для ликвидации последствий схода аварий, тушения пожаров на объектах и подвижном составе, при нехватке СПС оператор МЖС приказом по отделению привлекает к использованию СПС находящийся в оперативном резерве, прошедший деповской и/или капитальный ремонт.

§ 4. Порядок движения СПС

109. СПС, отправляемый на перегон, и при движении по обслуживаемому участку рассматривается как поезд. Из СПС формируются хозяйственные поезда, предназначенные для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств магистральной железнодорожной сети.

110. Движение СПС с нагрузкой на ось менее 10 тонны по участкам, оборудованным рельсовыми цепями, для повышения способности шунтирования допускается при условии оборудования его шунтирующими устройствами.

111. Перед выездом машинист (водитель) и помощник машиниста (водителя) проверяют исправность СПС и прицепных единиц, обращая особое внимание на работу тормозного оборудования, состояние двигателя, ходовых частей, рессорного подвешивания, шунтирующего устройства, правильности сцепления с вагонами и прицепами, правильности погрузки и крепления груза и рабочих органов в транспортном положении, обеспечение габарита подвижного состава и груза.

112. СПС пересылаемый в недействующем состоянии (вновь построенный, направляемый в ремонт и из ремонта или передаваемый из одного подразделения в другое), может транспортироваться отдельным локомотивом или в составе грузового поезда на своих осях, или погружаемым на платформу или полувагон в соответствии с руководством по эксплуатации СПС и его техническим состоянием.

§ 5 Продление срока службы специального подвижного состава

113. Работы по продлению срока службы СПС, проводят организации, занимающиеся ремонтом СПС (далее - ремонтные организации), имеющие лицензию на право проведения работ.

114. Время нахождения СПС на консервации организациями железнодорожного транспорта, а также их собственниками не включается в срок службы СПС.

115. В период эксплуатации СПС в соответствии с системой планово-предупредительного ремонта ремонтными организациями выполняются деповской ремонт, капитальный ремонт и капитальный ремонт с продлением срока службы.

116. Обследованию для продления срока службы подлежат СПС, срок службы которых истекает или истек.

117. Обследование технического состояния СПС с истекшим сроком службы проводится с целью выявления имеющихся повреждений, неисправности узлов и деталей, а также степени износа основных элементов конструкции организацией имеющей право на проведение работ по техническому диагностированию с целью продления срока службы.

118. Собственники СПС соблюдают требования технической эксплуатации, безопасность плановых ремонтов, объемов технических освидетельствований и порядок оформления документов на право эксплуатации.

§ 6. Порядок проведения работ по продлению срока службы СПС

119. Продление срока службы СПС устанавливается в следующем порядке:
ремонтная организация после заключения договора с собственником проводит в полном объеме работы по техническому диагностированию СПС, в соответствии с правилами и техническими условиями на ремонт СПС;
по окончании диагностических работ ремонтная организация подготавливает Техническое решение о продлении срока службы СПС в 2-х экземплярах с указанием необходимого вида и объема ремонта согласовывает его с Комиссией;
ремонтная организация, выполнив указанные в Техническом решении о продлении срока службы СПС ремонтные работы, составляет акт о проведении работ по продлению срока службы специального подвижного состава по форме согласно приложению 1 к настоящим Правилам и передает один экземпляр собственнику СПС, второй оставляет себе, которые хранятся до истечения продленного срока службы СПС.

120. Ремонтная организация после выполнения назначенного вида ремонта дает заключение о продлении срока службы до следующего капитального ремонта.

121. Собственник СПС после выполнения работ по продлению срока эксплуатации и капитального ремонта с продлением срока службы представляет копии документов о проведении ремонта и назначении дополнительного срока службы в соответствующее территориальное Управление Комитета транспортного контроля Министерства транспорта и коммуникаций Республики Казахстан для внесения необходимых изменений в реестр подвижного состава.

122. В соответствии со Стандартом Республики Казахстан 1.9-99 Государственной системы стандартизации при производстве работ по капитальному ремонту с продлением срока службы ремонтными организациями, расположенными на территории Республики Казахстан, применяются международные стандарты и нормативные документы зарубежных стран
т р е б о в а н и я к о т о р ы :

1) отвечают потребностям железнодорожной отрасли экономики Республики Казахстан, не ущемляют права и интересы физических и юридических лиц, осуществляющих свою деятельность по продлению срока службы СПС на территории Республики Казахстан;

2) не противоречат законодательству Республики Казахстан, техническим регламентам, иным государственным и международным стандартам в части обеспечения безопасности продукции СПС, процессов и услуг для жизни и здоровья населения, имущества граждан и юридических лиц, окружающей среды, совместимости, взаимозаменяемости и единства маркировки;

3) при назначении нового срока службы СПС первоначальная стоимость указанного СПС восстанавливается в соответствии с законодательством Республики Казахстан.

§ 7. Порядок проведения обследования технического состояния специального подвижного состава для определения возможности продления срока службы

123. К обследованию технического состояния с целью продления срока службы предъявляется весь имеющийся СПС с истекшим нормативным сроком службы.

124. Обследование технического состояния СПС производится с целью выявления характерных повреждений, степени коррозии несущих деталей и узлов в эксплуатации, которые далее используют в качестве исходных данных для определения возможности их дальнейшей эксплуатации, необходимости и степени ремонта или списания.

125. Решение о возможности продления срока службы принимается на основе анализа состояния несущих элементов СПС.

126. Состояние основных узлов и систем СПС (электрооборудование, отопление, автотормозное и автосцепное оборудование, ходовые части) должны соответствовать установленным требованиям.

127. Неисправности СПС устраняются в соответствии с руководствами по эксплуатации, деповскому и капитальному ремонту СПС.

128. При проведении обследований в качестве критериев отказа или предельного состояния принимается техническое состояние несущих элементов СПС, при котором не допускается их эксплуатация.

129. Неисправное состояние СПС характеризуется наличием неисправностей, угрожающим безопасности движения, создающих угрозу для здоровья обслуживающего персонала, нарушающих габаритные очертания СПС.

5. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава

§ 1. Общие требования

130. Не допускается выпускать в эксплуатацию и допускать к следованию в поездах подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения, а также ставить в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает

сохранность перевозимых грузов. Не допускается выдача под поезда, обслуживаемые одним машинистом, локомотивов и моторвагонного подвижного состава, выработавшего установленный срок службы.

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

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

132. Работники, непосредственно осуществляющие техническое обслуживание и ремонт, мастера и руководители соответствующих заводов, депо , ремонтных предприятий, в том числе депо для специального подвижного состава, путевых машинных станций, дистанций, мастерских и пунктов технического обслуживания следят за качеством выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения подвижного состава и специального подвижного состава.

§ 2. Техническое обслуживание и ремонт локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава

133. Техническое состояние локомотивов, моторвагонного и специального самоходного подвижного состава должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами или бригадами специального самоходного подвижного состава, комплексными и специализированными бригадами на пунктах технического обслуживания и в основных депо, путевых машинных станциях и депо для специального подвижного состава, оснащенных современными диагностическими средствами, а также периодически контролироваться руководством депо, или департаментом, которому принадлежит специальный самоходный подвижной состав, и р е в и з о р с к и м а п п а р а т о м .

134. При техническом обслуживании проверяется:

1) состояние и износ оборудования, узлов и деталей и их соответствие у с т а н о в л е н н ы м р а з м е р а м ;

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

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

- 1) неисправность прибора для подачи звукового сигнала;
- 2) неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора;
- 3) неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;
- 4) неисправность привода передвижения;
- 5) неисправность автоматической локомотивной сигнализации или устройств безопасности;
- 6) неисправность автостопа, автоматической локомотивной сигнализации или устройства проверки бдительности машиниста;
- 7) неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;
- 8) неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи, а на моторвагонном подвижном составе - неисправность связи "пассажир машинист", в том числе обрыв цепочки расцепного рычага или его деформация;
- 9) неисправность гидродемпферов, аккумуляторной батареи;
- 10) неисправность автосцепных устройств;
- 11) неисправность системы подачи песка;
- 12) неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
- 13) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
- 14) трещина в корпусе буксы;
- 15) неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
- 16) отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;
- 17) трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
- 18) неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки; неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры; неисправность токоприемника;
- 19) неисправность средств пожаротушения;
- 20) неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
- 21) появление стука, постороннего шума в дизеле;
- 22) неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора, течь контрольной пробки огневой коробки котла паровоза;

23) отсутствие защитных кожухов электрооборудования.

136. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав при круглогодичной эксплуатации осматриваются комиссионно два раза в год (весной и осенью).

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

Такие контрольные пункты имеются в основных депо, в депо для специального подвижного состава и в пунктах технического обслуживания, оборота локомотивов и специального самоходного подвижного состава.

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

Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на электровозах, тепловозах и моторвагонном подвижном составе, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах и моторвагонном подвижном составе и паровые котлы на локомотивах подвергаются испытанию и освидетельствованию в установленные сроки.

139. Состав бригады специального самоходного подвижного состава устанавливается в зависимости от его типа и назначения при условии выделения работников для управления данным специальным самоходным подвижным составом и обслуживания в транспортном режиме.

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

140. Допускается поэтапное введение обслуживания локомотивов и моторвагонных поездов одним машинистом по мере обеспечения и оборудования их устройствами безопасности.

Разрешается обслуживание одним машинистом локомотивов, занятых на вывозной, передаточной, диспетчерской, хозяйственной и других видах работ, при маневровой работе, в грузовом движении на малодеятельных участках, не имеющих затяжных спусков и подъемов, а также поездных локомотивов в пассажирском движении на локомотивной тяге, за исключением электропоездов и дизель-поездов.

141. Не допускается оставлять на деповских путях и путях предприятий в

рабочем состоянии локомотивы, моторвагонный и специальный самоходный подвижной состав без наблюдения работника, знающего правила их обслуживания и умеющего их остановить, а на остальных станционных путях без машиниста или его помощника.

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

§ 3. Техническое обслуживание и ремонт вагонов

143. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производится в пунктах технического обслуживания, в грузовых и пассажирских депо и на заводах.

144. При техническом обслуживании проверяется:

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

2) исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, привода генератора и крепления подвагонного оборудования. Обращать особое внимание на исправность цепочек расцепного рычага, автосцепки, и отпуска автотормозов;

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

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

5) исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

6) исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;

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

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

Порожние вагоны, подаваемые под погрузку на станции, где нет пунктов технического обслуживания, а также груженные вагоны, которые намечено использовать на таких станциях под сдвоенные операции, должны быть осмотрены, а в необходимых случаях должны быть отремонтированы на

ближайшем пункте технического обслуживания, расположенном перед станцией
п о г р у з к и .

146. На станциях формирования и расформирования, в пути следования - на станциях, предусмотренных графиком движения поездов, каждый вагон поезда проходит техническое обслуживание, а при выявлении неисправности - ремонтируется. На этих станциях организуется безотцепочный ремонт вагонов.

На станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд осматривается и подготавливается для следования до ближайшей станции, имеющей пункт технического обслуживания.

147. Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов своевременно производят техническое обслуживание и ремонт вагонов, в соответствии с технологическим процессом и графиком
д в и ж е н и я п о е з д о в .

Работники указанных пунктов следят за безопасностью движения и проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах
г а р а н т и й н о г о у ч а с т к а .

Гарантийные участки для грузовых поездов устанавливаются исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полной пробы автотормозов, качественного технического обслуживания и
к о м м е р ч е с к о г о о с м о т р а в а г о н о в .

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

§ 4. Организация движения поездов

149. Основой организации движения поездов является график движения, который объединяет деятельность всех подразделений и выражает план эксплуатационной работы железнодорожной организации. График движения поездов является одним из важнейших качественных показателей работы
ж е л е з н о д о р о ж н о й о р г а н и з а ц и и .

150. Движение поездов по графику обеспечивается организацией и выполнением технологического процесса работы станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железнодорожной организации, связанных с движением поездов.

Нарушение графика движения поездов не допускается. При отказе технических средств и нарушения графика движения поездов из-за стихийного бедствия, работники всех служб принимают меры для ввода в график

опаздывающих пассажирских и грузовых поездов и обеспечивают их безопасное проследование .

151. График движения поездов обеспечивает:

- 1) потребность в перевозках пассажиров и грузов;
- 2) наиболее эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности станций;
- 3) рациональное использование подвижного состава;
- 4) соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад ;
- 5) возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути , сооружений, устройств сигнализации централизации блокировки (далее - СЦБ), связи , и электроснабжения .

152. Назначение и отмена поездов производится:

- 1) поездов и вагонов, которые курсируют между двумя странами, телеграммой руководства железнодорожной администрации формирования состава, направляемой причастным железнодорожным администрациям и Дирекции Совета по железнодорожному транспорту государств - участников С о д р у ж е с т в а ;
- 2) поездов и вагонов, которые курсируют в пределах трех и более стран, - телеграммой Дирекции Совета в адрес причастных железнодорожных ад м и н и с т р а ц и й ;
- 3) пассажирских вагонов местного сообщения, почтово-багажных и грузопассажирских пригородных поездов, следующих в пределах Республики Казахстан - оператором магистральной железнодорожной сети;
- 4) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, специального самоходного подвижного состава, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения - поездным д и с п е т ч е р о м .

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

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

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

Поездам, не предусмотренным графиком движения, номера присваиваются п р и и х н а з н а ч е н и и .

155. Поезда делятся на :

- 1) внеочередные - восстановительные, пожарные, снегоочистители,

локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара;

2) очередные - в порядке приоритетности:
пассажирские скоростные;
пассажирские скорые;
пассажирские всех остальных наименований;
почтово-багажные, воинские, грузопассажирские, людские и ускоренные
грузовые поезда;
грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные),
хозяйственные поезда и локомотивы без вагонов;

3) поезда, назначаемые по особым требованиям, очередность которых устанавливается при назначении.

156. Движение поездов производится по астанинскому поясному времени в 24-часовом исчислении.

В служебных помещениях, в парках путей станций, на пассажирских платформах и в помещениях для пассажиров устанавливаются часы.

§ 5. Раздельные пункты

157. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.

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

158. Границами станции являются:

1) на однопутных участках - входные светофоры;
2) на двухпутных участках по каждому в отдельности главному пути с одной стороны - входной светофор, а с другой - сигнальный знак "Граница станции", установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.

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

160. Каждый раздельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт имеет наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фасада, с обеих сторон подхода поездов и на концах пассажирских платформ.

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

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

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

162. На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный путь имеет номер.

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

163. Порядок использования технических средств станции устанавливается техническим - распорядительным актом станции (далее - ТРА станции).

ТРА станции, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, безопасность внутростанционной маневровой работы и соблюдение требований охраны труда.

164. ТРА станции разрабатывается начальником станции на основе и в полном соответствии с настоящими Правилами и ИСИ.

165. К ТРА станции прилагаются схематический план станции и в зависимости от местных условий инструкции.

Выписки из ТРА станции, а для дежурного по станции копии, заверенные начальником станции, находятся в помещениях дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурных по паркам и сортировочным горкам, исполнительных постов централизации, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и осмотрщиков вагонов.

166. Стрелки, расположенные на главных и приемоотправочных путях, а также охранные находятся в рабочем положении.

167. Рабочим положением для стрелок является:

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

2) входных на главных путях станций двух путных линий - направление по соответствующим главным путям;

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

4) ведущих в предохранительные и улавливающие тупики - направление в эти т у п и к и .

168. На станциях малодеятельных линий, где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста.

169. Рабочее положение стрелок указывается знаком плюс в таблицах взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах. Для станций с нецентрализованными стрелками рабочее их положение, кроме того, указывается в ТРА станции и выписках из него. В иных случаях начальником станции устанавливается рабочее положение нецентрализованных стрелок, не включенных в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами).

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

170. Стрелки в другое положение переводятся в следующих случаях:

- 1) подготовлением маршрутов для приема и отправления поездов; маневровой работе;
- 2) занятием путей подвижным составом;
- 3) необходимостью ограждения мест препятствий и производства работ на станционных путях;
- 4) очистке, проверке и ремонте стрелок.

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

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

173. Каждый пост управления стрелками и сигналами находится в ведении только одного работника, являющегося ответственным за перевод управляемых им стрелок и сигналов и за безопасность движения: станционный пост централизации - в ведении дежурного по станции, исполнительный - оператора поста централизации, стрелочный пост - дежурного стрелочного поста, пост централизации механизированной и автоматизированной сортировочной горки - дежурного по сортировочной горке или оператора сортировочной горки.

Разрешается на станциях обслуживание двух стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов непосредственно дежурным по станции.

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

174. Для контроля за работой дежурных стрелочного поста на станциях, в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы, назначаются старшие дежурные стрелочного поста.

На станциях старшие дежурные стрелочного поста назначаются непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе.

На центральные посты диспетчерской централизации и станционные посты централизации на станциях, кроме поездных диспетчеров или дежурных по станции, назначаются операторы поста централизации.

175. Перед приемом и отправлением поезда запираются стрелки, непосредственно входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные.

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

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

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемо-отправочных путях промежуточных станций при занятии этих путей составами (без локомотивов) или отдельными вагонами хранятся у дежурного по станции.

177. Перевод стрелок при маневровых передвижениях производится сигнаристами или дежурными стрелочного поста по распоряжению лица, руководящего маневрами.

При маневровых передвижениях на станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по станции или оператором поста централизации.

В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по

паркам, дежурными по станциям, начальником станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими.

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

178. При выполнении работ по ремонту на стрелочном переводе сигналист или дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) допускается к производству ремонта работников дистанции пути или дистанции сигнализации и связи только по разрешению дежурного по станции.

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

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

Стрелочные переводы на путях других служб и организаций находятся в распоряжении начальников соответствующих подразделений железнодорожной организации.

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

180. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляется:

1) нецентрализованных стрелочных переводов - обслуживающими их дежурными стрелочного поста;

2) централизованных стрелочных переводов - работниками дистанции пути.

§ 6. Производство маневров

181. Маневры на станционных путях производятся по указанию только одного работника - дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера.

182. Основным средством передачи указаний при маневровой работе является радиосвязь и устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

183. Не допускается машинисту локомотива, специального самоходного

подвижного состава, производящему маневры, приводить в движение локомотив или специальный самоходный подвижной состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствами двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист убеждается в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров перед выездом на централизованные стрелки машинистом получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

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

184. Маневры производятся со скоростью не более:

1) 60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами;

2) 40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным путям;

3) 25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

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

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

6) 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.

185. Скорость передвижения подвижного состава по вагонным весам в зависимости от конструкции весов указывается в ТРА станции.

Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, названных в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 5 апреля 1996 года № 15,

рефрижераторных вагонов и секций, производятся с особой осторожностью.

186. Маневры на главных путях или с пересечением их, а также с выходом за выходные стрелки допускаются с разрешения дежурного по станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на пути и стрелки, на которых производятся маневры.

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

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

187. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов включены и опробованы.

188. Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

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

2) вагоны, с грузами отдельных категорий, названных Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 5 апреля 1996 года № 15;

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

4) локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный подвижной состав;

5) составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;

6) вагоны и специальный подвижной состав, имеющие трафарет "С горки не спускать".

189. Указанный подвижной состав пропускается через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.

190. Не допускается пропускать через сортировочные горки: груженные и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также подвижной состав, имеющий графариет "Через горку не пропускать".

191. Подвижной состав на станционных путях устанавливается в границах, обозначенных предельными столбиками.

Стоящие на станционных путях без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав закрепляются от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами.

192. Закрепления вагонов и составов указывается в ТРА станции.

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

193. Вагоны с грузами отдельных категорий, названных в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, при производстве маневров имеют соответствующее прикрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.

Вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) и цистерны со сжиженными газами при стоянке на станции вне поездов, за исключением находящихся под накоплением на путях сортировочных парков, устанавливаются на особых путях. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки.

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

При нахождении вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами) и цистерн со сжиженными газами под накоплением на путях сортировочных парков соблюдаются особые меры предосторожности.

194. Движением локомотива, производящего маневры, руководит только один работник - руководитель маневров (составитель поездов), ответственный за правильное их выполнение.

195. Руководитель маневров:

- 1) точно и своевременно выполняет задания на маневровую работу;
- 2) обеспечивает правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих, в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;
- 3) формирует поезда в точном соответствии с требованиями настоящих Правил, соответствующих инструкций и указаний;
- 4) организовывает маневровую работу так, чтобы были обеспечены

безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), производить с особой осторожностью.

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

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

197. Маневровыми передвижениями локомотива, не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, руководит работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста).

198. Локомотивная бригада при производстве маневров:

- 1) точно и своевременно выполняет задания на маневровую работу;
- 2) внимательно следит за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполняет сигналы и указания о передвижениях;
- 3) внимательно следит за людьми, находящимися на путях, положением стрелок и расположением подвижного состава;
- 4) обеспечивает безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

§ 7. Формирование поездов

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

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

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

200. Не допускается ставить в поезда:

- 1) вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;
- 2) вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;
- 3) платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;
- 4) вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;
- 5) вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение, впредь до осмотра их и признания годными для движения;
- 6) вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам (как груз на своих осях);
- 7) платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано особых указаний;
- 8) платформы с незакрытыми бортами, вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;
- 9) полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;
- 10) порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями, вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по кругу катания.

201. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего и местного сообщений не цельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.

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

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

- 1) вагоны с опасными грузами;
- 2) вагоны с истекшими сроками периодического ремонта или с истекшими сроками единой технической ревизии.

203. В пассажирские поезда (кроме скоростных и скорых) выставляются грузовые вагоны:

- 1) четырехосные крытые;
- 2) цистерн для перевозки молока;
- 3) автономные рефрижераторные;
- 4) для перевозки живой рыбы.

204. При этом к пассажирскому поезду дальнего сообщения допускается

прицеплять не более одного грузового вагона или двухвагонной секции для перевозки живой рыбы, к поезду местного и пригородного сообщения - не более
т р е х в а г о н о в .

Ставить грузовые вагоны, указанные в настоящем пункте для прицепки к пассажирским поездам, а также специализированные вагоны: термосы, рефрижераторные пятивагонные секции и отдельные вагоны рефрижераторных секций, крытые четырехосные для легковесных грузов и цельнометаллические (ЦМГВ) в количестве не более шести вагонов. Конструкция и техническое состояние прицепляемых грузовых вагонов и крепление в них грузов должны обеспечивать безопасное следование пассажирского, почтово-багажного поезда.

Скорость движения пассажирских и почтово-багажных поездов, в который включен подвижной состав других конструкций и типов, не должна превышать скоростей, установленных для этого подвижного состава.

205. Не допускается ставить в грузопассажирские поезда вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. На малодеятельных участках, где не обращаются поезда, кроме грузопассажирских, допускается постановка в них вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами класса 1 "взрывчатыми материалами").

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

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

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

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

Вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 5 апреля 1996 года № 15.

208. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и имеют прикрытие от локомотива, открытого подвижного состава с рельсами, балками, бревнами и другими подобными грузами.

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

210. При постановке в грузовые поезда вагоны, занятые людьми, а также вагоны с грузами отдельных категорий, названных в нормативных правовых актах, имеют соответствующее прикрытие из вагонов с неопасными грузами или

211. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ ставятся вагоны с переходными площадками.

§ 8. Порядок включения тормозов в поезда

212. В зависимости от технического оснащения подвижного состава, в том числе специального подвижного состава тормозными средствами устанавливается:

- 1) единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т веса для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями;
- 2) зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путем;
- 3) расчетные нормы нажатия тормозных колодок на оси подвижного состава, в том числе специального подвижного состава нормы обеспечения поездов ручными тормозами для производства тормозных расчетов.

213. Указанные нормы и данные помещаются в книжках расписания движения поездов и инструкциях.

214. В пассажирских поездах в автотормозную сеть включаются все вагоны с автотормозами пассажирского типа, а в грузовых и хозяйственных поездах - все вагоны и специальный подвижной состав с автотормозами грузового типа.

Пассажирские и почтово-багажные поезда эксплуатируются на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита РИЦ, а также вагонов с тормозом грузового типа разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении.

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

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

215. Опробование автотормозов в поездах производится:

- 1) полное, с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов

осмотрщики вагонов или работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов и на которых эта обязанность возложена.

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

После производства полного или сокращенного опробования тормозов, кроме того, в пути следования производится проверка действия тормозов.

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

221. После полного опробования тормозов в поезде (если предварительно на станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива), осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии. В справке на поезд указывается и номер хвостового вагона.

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

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

В случае, если при сокращенном опробовании автотормозов не сработают тормоза двух хвостовых вагонов, работник, на которого возложено опробование автотормозов, принимает меры к тому, чтобы не допустить отправление поезда.

На станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники вагонов, а в грузовых - работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов.

223. Для проверки (с расшифровкой скоростемерных лент) режимов управления тормозами в поездах, применяются тормозоиспытательные вагоны.

§ 9. Снаряжение и обслуживание поездов

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

Составы пассажирских поездов оборудуются радиостанциями для связи с машинистом поезда.

225. Локомотивы снабжаются двумя носимыми радиостанциями, средствами пожаротушения и подъемами подвижного состава на путь, необходимыми сигнальными приборами и инструментами.

В случае оборудования локомотива двухдиапазонной или трехдиапазонной радиостанцией достаточно иметь на локомотиве одну носимую радиостанцию.

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

Специальный самоходный подвижной состав снабжается приборами, устройствами и инвентарем.

226. Поезд обслуживается локомотивной бригадой или бригадой для управления специальным самоходным подвижным составом в транспортном режиме. Пассажирский поезд, обслуживается проводниками вагонов и другими работниками.

Специальный самоходный подвижной состав, обслуживается бригадой, назначаемой для управления и обслуживания этого подвижного состава в рабочем режиме в соответствии с инструкцией по его эксплуатации.

На поезда, с которыми производится маневровая работа на промежуточных станциях, для руководства этой работой назначается главный кондуктор (составитель поездов) или кондукторская (составительская) бригада. Руководство передвижением хозяйственных поездов на перегоне осуществляется руководителем работ или лицом, им уполномоченным.

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

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

228. В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий более мощные компрессоры (паровоздушные насосы).

229. Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц, в зависимости от местных условий, устанавливается порядок управления локомотивом,

обеспечивающий безопасность движения и людей.

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

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

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

2) при следовании по железнодорожным подъездным и соединительным путям;

3) при производстве маневров;

4) при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;

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

6) при возвращении с поездом обратно на станцию отправления после подталкивания;

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

8) при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;

9) при следовании без вагонов.

231. Локомотивы и специальный самоходный подвижной состав, отправляемые в недействующем состоянии подготавливаются к постановке в поезда.

Недействующие локомотивы ставятся вслед за ведущим локомотивом в установленном количестве.

6. Движение поездов

§ 1. Общие требования

232. Движением поездов на участке руководствуется только один работник - поездной диспетчер, отвечающий за выполнение графика движения поездов по обслуживаемому им участку.

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

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

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом, поездной диспетчер, при нахождении такого поезда на обслуживаемом участке,

обеспечивает контроль за его следованием и информирует об этом дежурных по станциям данного участка.

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

На станциях, в зависимости от путевого развития, возможно несколько дежурных по станции, постам или паркам, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по станции, посту или парку указываются в техническо-распорядительном акте станции.

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

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

236. Каждый пассажирский, почтово-багажный, грузо-пассажирский и людской поезд принимается на определенный путь, а грузовые поезда - на определенные группы путей.

Поезда, не имеющие остановки на станции, пропускаются по главным путям.

237. Дежурный по станции обеспечивает наличие свободных путей для своевременного приема поездов. За всякую не вызванную необходимостью задержку поезда у закрытого входного сигнала дежурный по станции несет ответственность.

Не допускается занимать приемоотправочные пути отдельными вагонами или группами вагонов, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под погрузку, выгрузку и ремонт.

На промежуточных станциях временное занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами или группами вагонов допускается только по разрешению

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

Перед приемом, отправлением пассажирского поезда, обслуживаемого одним машинистом, дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией - поездной диспетчер, информирует машиниста о готовности маршрута и открытии сигналов.

239. Начальник станции контролирует работу дежурных по станции, операторов поста централизации, сигналистов и дежурных стрелочного поста по выполнению операций, связанных с приемом и отправлением поездов и производством маневров, особенно в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ. Начальник станции так организует работу дежурных по станции, чтобы при безусловном обеспечении безопасности движения не допускались задержки поездов.

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

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

§ 2. Прием поездов

241. Прием поездов на станцию производится на свободные пути, предназначенные для этого ТРА станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

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

242. При занятии моторвагонным поездом участка пути за маршрутным светофором, разделяющим путь приема, второй моторвагонный поезд принимается на свободный участок до этого светофора по специальному сигналу на входном (маршрутном) светофоре. Показания входного (маршрутного) светофора зависят от показаний маршрутного светофора, разделяющего путь

п р и е м а .

Одновременный прием двух моторвагонных поездов с противоположных направлений на такой путь не допускается.

243. Установленный для этой станций порядок приема моторвагонных поездов разрешается также использовать при приеме на станцию одиночных локомотивов и дрезин несъемного типа.

Для приема на станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов, устанавливаются определенные участки путей.

Допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных путей.

244. Дежурный по станции не открывает входной светофор, не убедившись в том, что маршрут для приема поезда готов, стрелки заперты, путь приема свободен и маневры на стрелках маршрута приема прекращены.

Входной светофор открывается дежурным по станции лично, или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, входной светофор открывается поездным диспетчером.

Входной светофор закрывается автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, - дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда.

245. Не допускается прием поезда на станцию при не допускающем показании или погасших основных огнях входного светофора. Прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора осуществляется по пригласительному сигналу, по разрешению дежурного по станции.

Скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по станции не более 20 км/час, при этом машинист ведет поезд с особой бдительностью и готовностью остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

246. Дежурному по станции, а на участках с диспетчерской централизацией поездному диспетчеру перед приемом поезда:

- 1) убеждается в свободности пути приема поезда;
- 2) прекращает маневры с выходом на путь и маршрут приема поезда;

3) приготавливает маршрут приема поезда;

4) открывает входной светофор.

247. Одновременный прием на станцию поездов противоположных направлений не допускается, если подход к станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема поезда со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением путей).

На промежуточных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, кроме того, не допускается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузо-пассажирского или людского поезда.

На станциях, где не допускается одновременный прием поездов, в случае их одновременного подхода, первым принимается поезд, для которого условия остановки у закрытого входного сигнала или трогания, являются допускающими.

248. Прибывающий на станцию поезд останавливается между выходным сигналом и предельным столбиком пути приема, а там где нет выходного сигнала, - между предельными столбиками.

В случае если хвост поезда останется за предельным столбиком, сигналист или дежурный стрелочного поста докладывает об этом дежурному по станции, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.

249. На станциях с электрической централизацией стрелок, контроль за установкой поезда в границах полезной длины пути приема, осуществляет дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией поездной диспетчер, по показаниям контрольных приборов.

Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по станции принимает меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях подвижного состава по смежным путям.

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

На станциях, где пути приема поездов удалены или по местным условиям дежурный по станции не встречает поезда, их встречают сигналисты или дежурные стрелочного поста.

251. После прибытия на станцию пассажирского, почтово-багажного, людского или грузо-пассажирского поезда дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездной диспетчер принимает

меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в ТРА станции.

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станции, а на станциях, расположенных на участках с автоматической блокировкой, где дежурный по станции по местным условиям не встречает поезда и нет других работников (сигналистов, дежурных стрелочного поста), прибытие поездов контролируется по показаниям приборов управления, кроме того, прибытие на станцию поезда в полном составе контролируется машинистом поездного локомотива по показаниям приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали.

252. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции отмечает в журнале движения поездов и сообщает дежурному по соседней станции, отправившей поезд, и поездному диспетчеру и передает соответствующую информацию в автоматизированную систему управления.

На участках с интенсивным движением, устанавливается порядок передачи сведений о прибытии и отправлении поездов.

§ 3. Отправление поездов

253. Дежурный по станции не отправляет поезда на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках, без согласия дежурного по станции, на которую отправляется поезд. На однопутных участках, оборудованных авто-блокировкой, поезда отправляются по указанию поездного диспетчера без предварительного согласия дежурного по соседней станции после освобождения первого блок-участка.

На двухпутных участках отправление поездов производится по указанию дежурного по станции, с которой поезда отправляются по правильному пути, после получения уведомления о прибытии ранее отправленного поезда, а при автоблокировке - после освобождения первого блок-участка. Предварительного согласия дежурного по станции, на которую отправляется поезд, не требуется.

254. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится по указанию поездного диспетчера. Отправление со станции специального самоходного подвижного состава, необорудованного в соответствии с пунктом 309 настоящих Правил устройствами безопасности, разрешается по указанию поездного диспетчера на свободный от поездов межстанционный перегон.

255. Дежурному по станции, а на участках с диспетчерской централизацией поездному диспетчеру перед отправлением поезда:

- 1) убеждается в свободности перегона, а при автоматической блокировке первого блок - участка ;
- 2) прекращает маневры с выходом на маршрут отправления поезда;
- 3) приготавливает маршрут отправления;
- 4) открывает выходной светофор или вручить машинисту другое разрешение на занятие перегона .

256. Не допускается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по станции .

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с путей, где не имеется выходных светофоров, - письменное разрешение установленной формы, приказ дежурного по станции, переданный по радиосвязи, или жезл.

Машинисту пассажирского и почтово-багажного поезда не допускается отправлять со станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров.

257. На отдельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, она по указанию поездного диспетчера, передаваемому машинисту и дежурному по станции, сокращена или отменена .

В служебных расписаниях движения поездов такие остановки отмечаются особым знаком, а в афишах и расписаниях, издаваемых для пассажиров, эти остановки не показываются .

258. Не допускается дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездному диспетчеру открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены.

При отправлении поездов со станций их формирования, станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков, обозначающих хвост поезда, дежурный по станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона убеждается в наличии поездного сигнала на последнем вагоне, в соответствии с порядком, установленным ТРА станции.

Выходной светофор открывается дежурным по станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, выходной светофор открывается поездным диспетчером.

259. При нарушении графика движения поездов дежурный по станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.

Выходной светофор закрывается автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, - дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда.

260. При отправлении поезда со станционных путей при не допускающем показании выходного светофора, а также с путей, не имеющих выходных светофоров, машинист ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава при наличии разрешения на занятие перегона не приводит в движение поезд без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по станции либо по его указанию дежурным по посту, парку, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или главным кондуктором (составителем поездов). Порядок подачи сигнала отправления устанавливается технико-распорядительным актом станции и приложениями к нему.

Перед приведением поезда в движение машинист ведущего локомотива и специального самоходного подвижного состава, его помощник проверяют наличие подачи работниками станции сигналов остановки.

Проводники вагонов пассажирского поезда, при наличии препятствия к безопасному следованию, принимают меры к его остановке.

261. В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (кроме моторвагонного) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения проводники осматривают обслуживаемые ими вагоны и подают сигнал остановки в сторону локомотива.

При остановке моторвагонного поезда на перегоне помощник машиниста выясняет причину и докладывает машинисту. В остальных поездах при такой остановке помощник машиниста осматривает поезд, выясняет, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

262. Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов - по докладу

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом перед приведением поезда в движение на станции или перегоне машинист по радиосвязи получает от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

263. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при не допускающем показании выходного сигнала вручается машинисту ведущего локомотива, специального самоходного подвижного состава дежурным по станции лично, или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по посту, парку, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или главного кондуктора (составителя поездов).

Машинист убеждается в правильности полученного разрешения на занятие перегона.

264. Одновременное отправление и прием на станцию поезда, следующего в том же направлении, не допускается, если подход к станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемоотправочных путей).

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

Об отправлении поезда в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично.

На станциях, где пути отправления поездов удалены или где по местным условиям дежурный по станции не провожает поезда, их провожают сигналисты или дежурные стрелочного поста.

266. На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станции, и на станциях, имеющих электрическую изоляцию путей и стрелок, где дежурный по станции по местным условиям не провожает поезда и нет других работников (сигналистов, дежурных стрелочного поста), отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления.

267. Работник, провожающий поезд, убеждается, что поезд проследовал в исправном состоянии.

В случае обнаружения в поезде неисправности, угрожающей безопасности движения, а также при проследовании поезда без установленных поездных сигналов, работник, провожающий поезд, принимает меры к его остановке.

Работники станции перед отправлением поезда в соответствии с

технологическим процессом работы станции, ТРА станции, графиком движения и планом формирования поездов проверяют формирования поезда, прочность крепления грузов на открытом подвижном составе, сохранность грузов, сигналы и с н а б ж е н и я .

268. Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников пунктов технического обслуживания вагонов.

269. На все грузовые и грузопассажирские поезда на станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдается натурный лист и перевозочные документы в запечатанном виде. Не допускается отправлять поезда, в составе которых имеются вагоны без перевозочных документов.

На пассажирские (кроме моторвагонных поездов) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда выдается на станциях формирования и на станциях оборота.

270. При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками станции должны вноситься соответствующие изменения.

На все пассажирские (кроме моторвагонных) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда вручается начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда.

271. Время фактического отправления или проследования каждого поезда, его номер, дежурный по станции отмечает в журнале движения поездов и сообщает дежурному по соседней станции, на которую отправлен поезд, и поездному диспетчеру. Кроме того, дежурный по станции обеспечивает передачу данных о поезде в автоматизированную систему управления.

272. Сооружения и устройства магистральной железнодорожной сети должны содержаться в исправном состоянии.

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

Работники систематически проверяют состояние сооружений и устройств, обеспечивают высокое качество содержания, технического обслуживания и ремонта, норм и требований межгосударственных, государственных стандартов для сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

273. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям. На основные сооружения, устройства, механизмы и оборудование имеются технические паспорта, содержащие важнейшие технические и

эксплуатационные

характеристики.

274. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта должны соответствовать требованиям, обеспечивающим пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских - 140 км/ч, рефрижераторных - 120 км/ч, грузовых - 90 км/ч.

275. Вновь построенные и реконструированные линии, сооружения, устройства и здания принимаются в постоянную эксплуатацию приемочными комиссиями.

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

276. Габариты С и Сп соблюдаются при проектировании, строительстве, реконструкции магистральной железнодорожной сети, железнодорожных подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, в первую очередь учитываются объекты, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов Тпр и Тц, а также грузов, погруженных по зональному габариту.

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

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

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

Расстояние между осями смежных путей на железнодорожных станциях (далее - станции) на прямых участках не менее 4900 мм, на второстепенных путях и путях грузовых районов - не менее 4500 мм. При расположении главных путей на станциях крайними допускается расстояние между ними 4100 мм. Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм.

279. Горизонтальные расстояния устанавливаются на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях.

280. Погруженный на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки

и крепления) размещается в пределах габаритов погрузки.

281. Для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на железнодорожных подъездных путях, в морских и речных портах, на станциях перегрузки) устанавливаются габаритные ворота. Выгруженные или подготовленные к погрузке около пути грузы укладываются и закрепляются так, чтобы габарит приближения строений не нарушался.

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2.0 м, а при большой высоте - не ближе 2.5 м.

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

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

284. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов соответствует плану и профилю линии.

285. Станции, разъезды и обгонные пункты располагаются на горизонтальной площадке. В отдельных случаях допускается расположение их на уклонах не круче 0,0015, а в трудных условиях - не круче 0,0025.

В особо трудных условиях на разъездах и обгонных пунктах всех типов, либо на промежуточных станциях продольного или полупродольного типов, на которых не предусматривается маневр и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединение соединенных поездов, допускаются уклоны более 0,0025 в пределах станционной площадки. При удлинении приемоотправочных путей на существующих станциях и при условии принятия мер против самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива), допускаются уклоны более 0,0025, но не круче 0,010.

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

287. Для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути,

маршруты приема и отправления поездов, предусматривается устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков, сбрасывающих остряков, сбрасывающих стрелок, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов.

В расположении станции, разъездов и обгонных пунктов на уклонах обеспечиваются условия трогания с места поездов установленной весовой нормы и условия удержания поездов вспомогательными тормозами локомотивов.

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

289. План и профиль главных и станционных путей, а также железнодорожных подъездных путей, принадлежащих железнодорожной организации, подвергаются периодической инструментальной проверке.

Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составление масштабных и схематических планов станций возлагается на Национальную железнодорожную компанию с привлечением для выполнения этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп.

290. Дистанции пути имеют:

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

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

291. Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных путей на сортировочных, участковых и грузовых станциях проверяются не реже одного раза в три года. На остальном протяжении станционных путей всех станций профиль проверяется не реже одного раза в десять лет. Продольный профиль главных путей на перегонах проверяется в период капитального и среднего ремонта путей. По результатам проверки устанавливаются конкретные сроки по выправке профилей. Участки пути, на которых производится реконструкция пути, вызывающие изменение плана и профиля, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением в дистанцию пути, а на станциях также и начальнику станции соответствующей документации.

При возведении на территории станции новых объектов, расширении или переносе существующих любая организация, выполняющая такие работы,

должна незамедлительно передавать начальнику дистанции пути и начальнику станции исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию станции.

§ 4. Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения

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

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

293. Для вновь строящихся железнодорожных линий и вторых путей ширина земляного полотна поверху должна соответствовать требованиям Строительных норм и настоящих Правил.

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

294. Номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок-рельсов на прямых участках пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1 5 2 0 м м .

295. Ширина колеи на более крутых кривых предусмотрено следующее:

- 1) при радиусе от 349 до 300 м - 1530 мм;
- 2) в т.ч. на железобетонных шпалах - 1520 мм;
- 3) при радиусе 299 м и менее - 1535 мм.

296. На участках железнодорожных линий и путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи - 1524 м м .

297. При этом, на более крутых кривых ширина колеи принимается:

- 1) при радиусе от 650 до 450 м - 1530 мм;
- 2) при радиусе от 449 до 350 м - 1535 мм;
- 3) при радиусе от 349 м и менее - 1540 мм.

Величина отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующих устранения, на прямых и кривых участках пути не превышают по сужению -4 мм, по уширению +8 мм, а на участках, где установлены скорости движения 50 км/ч и менее - по сужению -4 мм, а по уширению +10 мм.

298. Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается.

299. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках располагается на одном уровне. Разрешается на прямых участках путей содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой.

Возвышение наружной рельсовой нити не должно превышать 150 мм. На кривых участках главного пути максимальное возвышение наружной рельсовой нити допускается более 150 мм.

300. Мосты и тоннели ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

Искусственные сооружения должны быть снабжены противопожарными средствами и приспособлениями для осмотра.

301. Все мосты классифицируются по грузоподъемности на основании действующих расчетных норм.

302. Для контроля за состоянием пути и сооружений на магистральной железнодорожной сети должны применяться путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автомотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательно-водолазные станции.

§ 4. Рельсы и стрелочные переводы

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

304. Стрелочные переводы имеют крестовины следующих марок: на главных и приемоотправочных пассажирских путях - не круче 1/11, а перекрестные переводы и одиночные, являющиеся продолжением перекрестных не круче 1/9, стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, имеют крестовины марки 1/9. Допускается отклонение пассажирских поездов на боковой путь по стрелочным переводам марки 1/9, если замена таких переводов на марку 1/11 вызывает переустройство стрелочных горловин, осуществить которое в данное время не представляется возможным:

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

2) на прочих путях - не круче 1/8, а симметричные - не круче 1/4,5.

305. Перед острьяками всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях уложены отбойные брусья.

306. Укладка вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках

н е

д о п у с к а е т с я .

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

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

1) разъединение стрелочных острияков и подвижных сердечников крестовин с т я г а м и ;

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

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

На главных путях 200 мм и более;

На приемоотправочных путях 300 мм;

На прочих станционных путях 400 мм.

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

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

6) расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1 4 3 5 м м ;

7) излом острияка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса) ;

8) разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом в к л а д ы ш е .

308. Рельсы и стрелочные переводы на главных и приемоотправочных путях проверяются дефектоскопными тележками.

309. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений на станциях производятся установленным порядком.

310. Контрольными стрелочными замками оборудуются нецентрализованные с т р е л к и :

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

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

3) ведущие на пути, предназначенные для стоянки восстановительных и

п о ж а р н ы х

п о е з д о в ;

4) ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

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

311. Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, оборудуются типовыми приспособлениями для возможности запираения их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника к р е с т о в и н ы к у с о в и к у .

312. Нецентрализованные стрелки оборудуются освещаемыми стрелочными указателями, расположенными на главных и приемоотправочных путях или неосвещаемыми, что указывается в ТРА станции.

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

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

314. Пересечения железнодорожных путей другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами осуществляются по согласованию с уполномоченным о р г а н о м .

Открытие на действующих железнодорожных переездах трамвайного и троллейбусного движения не допускается.

315. Проезд транспортных средств и самоходных машин, а также прогон скота через железнодорожные пути в неустановленных местах не допускается. Наблюдение за выполнением этих требований возлагается на работников д и с т а н ц и й п у т и и с т а н ц и й .

316. Железнодорожные переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории. Порядок содержания и обслуживания железнодорожных переездов определяется Правилами эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденной приказом Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 25 марта 2011 года № 168 (зарегистрированного в Реестре государственной регистрации нормативных правовых актов № 6899).

Все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения, или имеющие вблизи имеют электрическое освещение, а в необходимых случаях прожекторные установки для осмотра проходящих поездов.

Бесперебойное электроснабжение и наружное освещение переездов обеспечиваются дистанциями электроснабжения.

317. Железнодорожные переезды подразделяются на регулируемые и н е р е г у л и р у е м ы е .

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

Железнодорожные переезды, не оборудованные устройствами переездной сигнализации и не обслуживаемые дежурным работником, относятся к н е р е г у л и р у е м ы м .

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

Исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, телефонной связи и радиосвязи обеспечиваются дистанциями с и г н а л и з а ц и и и с в я з и .

319. Железнодорожные переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками или перилами. На подходах к железнодорожным переездам имеются предупредительные знаки: со стороны подхода поездов сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги знаки , предусмотренные соответствующими нормативными актами. Перед железнодорожным переездом, не обслуживаемым дежурным работником, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов устанавливается дополнительный сигнальный знак "С".

320. Движение по железнодорожному переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов допускается в каждом отдельном случае лишь с письменного разрешения начальника дистанции пути и производится под наблюдением дорожного мастера или бригадира пути, а на электрифицированных участках при высоте перевозимого груза более 4,5 м - в присутствии представителя дистанции э л е к т р о с н а б ж е н и я .

Движение таких транспортных средств через железнодорожный переезд,

расположенный в границах станции, согласовывается с дежурным по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - с поездным диспетчером.

321. Дежурный по железнодорожному переезду обеспечивает безопасное движение поездов и транспортных средств на железнодорожном переезде, своевременно открывает и закрывает шлагбаум и подает установленные сигналы, наблюдает за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, он принимает меры к остановке поезда, а если отсутствует сигнал, обозначающий хвост поезда, докладывает об этом дежурному по станции и машинисту локомотива, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездному диспетчеру.

322. Пересечения магистральной железнодорожной сети линиями электропередачи и связи, нефтегазопроводами, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами допускается по согласованию с уполномоченным органом. На таких пересечениях предусматриваются специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов.

323. Примыкание вновь строящихся линий и железнодорожных подъездных путей к главным путям на перегонах допускаются по согласованию с уполномоченным органом.

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

В местах примыкания железнодорожных подъездных и соединительных путей к приемоотправочным и другим станционным путям, для предотвращения самопроизвольного выхода подвижного состава на станцию или перегон, должны иметь предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

325. На перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны, предусматриваются улавливающие тупики.

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

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

327. У главных путей устанавливаются сигнальные и путевые знаки. У

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

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

333. Устройства водоснабжения и водообработки должны обеспечивать бесперебойное снабжение качественной водой и в необходимом количестве локомотивов, поездов, станций и структурных предприятий железнодорожного транспорта.

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

334. В пунктах должны находиться в постоянной готовности:

1) восстановительные поезда для восстановления нормального движения и ликвидации последствий столкновений и схода с рельсов подвижного состава, специальные автомотрисы, дрезины и автомобили для восстановления пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды;

2) пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров.

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

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

337. Здания, платформы для обслуживания пассажиров оформляются архитектурно-художественным обликом и обеспечивают безопасное выполнение операций, связанных с перевозками пассажиров. Для прохода на пассажирские платформы устанавливаются пешеходные тоннели или мосты.

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

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

Пассажи́рские остановочные пункты на перегонах имеют пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров - билетные кассы.

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

339. В служебных зданиях и помещениях, предназначенных для работников, связанных с движением поездов (дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, работников дистанции сигнализации и связи и др.), должны быть обеспечены условия для работы.

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

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

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

- 1) 1100 мм - от уровня верха головок рельсов для высоких платформ;
- 2) 200 мм - от уровня верха головок рельсов для низких платформ;
- 3) 1920 мм - от оси пути для высоких платформ;
- 4) 1745 мм - от оси пути для низких платформ.

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

341. Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной нормы

и расстояние от оси пути менее установленной нормы устанавливается Инструкцией по применению габаритов приближения строений в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, от типа обращающегося подвижного состава и скорости движения.

Вновь строящиеся и переустраиваемые высокие платформы на станциях и перегонах имеют конструкцию, позволяющую производить механизированный ремонт пути и механизированную уборку платформ, а на станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов.

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

342. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами, располагаются с точной видимостью соответствующие стрелки и пути.

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

343. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов имеют сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы. Стрелочные посты, кроме того, оборудованы наружными вызывными устройствами телефонной связи.

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

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

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

345. Все сортировочные станции, а также пассажирские, участковые и грузовые станции, в зависимости от объема работы, оборудованы диспетчерской внутростанционной связью, маневровой и другими видами станционной радиосвязи и устройствами двусторонней парковой связи для передачи указаний о маневровых передвижениях, а также для переговоров маневровых диспетчеров, дежурных по станциям, составителей поездов, машинистов маневровых

локомотивов, работников станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания, пунктов коммерческого осмотра, грузовых районов и контейнерных площадок и бригад специального самоходного подвижного состава, по вопросам организации маневровой работы, технического обслуживания, коммерческого осмотра и ремонта вагонов в поездах.

Сортировочные, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы, оборудуются автоматизированными системами управления, средствами связи с информационно-вычислительной сетью, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения осматриваемых и ремонтируемых составов, а вокзалы станций - устройствами связи для информации пассажиров.

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

347. На промежуточных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства секционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных путей в то время, когда грузовая и маневровая работы на этих путях не производятся.

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

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

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

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

Проезд закрытого светофора не допускается.

349. Погашение сигнальных огней светофоров (кроме предупредительных на участках, не оборудованных автоматической блокировкой, заградительных и

повторительных), непонятное их показание, а также непонятная подача сигналов другими сигнальными приборами требуют остановки.

Проследование закрытого (с непонятным показанием или погасшего) светофора допускается в соответствии с порядком, установленным настоящими Правилами.

350. В сигнализации, связанной с движением поездов и маневровой работой, применяются следующие основные сигнальные цвета:

- 1) зеленый, разрешающий движение с установленной скоростью;
- 2) желтый, разрешающий движение и требующий уменьшения скорости;
- 3) красный, требующий остановки.

351. В сигнализации при маневровой работе применяются, кроме того, следующие цвета:

- 1) лунно-белый - разрешающий маневры;
- 2) синий - запрещающий маневры.

352. Порядок применения сигнальных цветов и скорости проследования сигнальных показаний устанавливаются ИСИ.

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

353. Цвет сигнальных стекол и линз соответствует установленным стандартам.

На магистральной железнодорожной сети в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.

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

На кривых участках пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается видимость показаний перечисленных светофоров на расстоянии менее 400 м, но не менее 200 м.

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

355. Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия устанавливаются предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является

предупредительным по отношению к следующему светофору.

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

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

На линиях, ранее оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, отдельные светофоры устанавливаются на расстоянии менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему устанавливаются световые указатели. На станциях световые указатели применяются, когда расстояние между смежными светофорами (входным, маршрутным, выходным) главного пути менее необходимого тормозного пути.

357. Линии с особо интенсивным движением пригородных поездов, где требуется иметь блок-участки короче минимальной длины, установленной для трехзначной сигнализации, оборудуются автоблокировкой с четырехзначной с и г н а л и з а ц и е й .

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

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

локомотивной сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда.

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

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

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

360. В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны допускается располагать с левой стороны:

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

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

361. На отдельных станциях допускается установка с левой стороны горочных светофоров, где это вызывается условиями технологии маневровой работы.

362. Светофоры применяются с нормально горящими сигнальными огнями.

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

363. При возникновении неисправности устройств управления светофоры должны автоматически принимать не допускающее показание, а

предупредительные светофоры - показание, соответствующее не допускающему показанию связанных с ними основных светофоров.

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

На участках магистральной железнодорожной сети, где входные, маршрутные и выходные светофоры переводятся 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.

365. Входные светофоры установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

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

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

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

На станциях при отправлении поездов с путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на обратной стороне его устанавливать повторительную головку светофора.

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

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

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

На двухпутных перегонах при движении по неправильному пути по сигналам

локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути.

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

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

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

При пересечении в одном уровне и сплетениях линий светофоры прикрытия имеют такую взаимозависимость, при которой открытие одного из них возможно только при не допускающих показаниях светофоров враждебных маршрутов.

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

371. На станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемоотправочным путям, на входных и маршрутных светофорах применяется сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим путям.

372. Перегоны оборудуются путевой блокировкой, а на отдельных участках - автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при которой движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

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

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

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

На оборудованных автоблокировкой однопутных участках с двухпутными вставками, а также на двухпутных и многопутных перегонах грузонапряженных линий, где движение по показаниям светофоров автоблокировки осуществляется в одном направлении, предусматриваются устройства, позволяющие в противоположном направлении (по неправильному пути) обеспечивать движение по сигналам локомотивных светофоров. Эти устройства, в зависимости от применяемых технических решений, действуют постоянно или включаются на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ.

375. При автоматической блокировке все светофоры автоматически принимают не допускающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае нарушения целостности рельсовых цепей этих у ч а с т к о в .

376. На станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, эти устройства имеют ключи-жезлы для хозяйственных поездов, а на станциях участков с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива, - к л ю ч и - ж е з л ы и д л я н и х .

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

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

- 1) не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;
- 2) обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и с т р е л о к .

378. При полуавтоматической блокировке на станциях должны быть устройства, п о з в о л я ю щ и е :

- 1) выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршруте отправления из-за их неисправности;
- 2) повторное открытие закрывшегося выходного светофора, если поезд фактически его не проследовал;
- 3) обеспечивать автоматический контроль прибытия поезда в полном составе.

379. Автоматическая блокировка дополняется автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля, а полуавтоматическая блокировка - автоматической локомотивной сигнализацией на определенных участках путей.

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

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

§ 5. Электрическая централизация стрелок и светофоров

381. Устройства электрической централизации обеспечивают:

- 1) взаимное замыкание стрелок и светофоров;
- 2) контроль взреза стрелки с одновременным закрытием светофора, ограждающего данный маршрут;
- 3) контроль положения стрелок и занятости путей и стрелочных секций на аппарате управления;
- 4) возможность маршрутного или раздельного управления стрелками и светофорами;
- 5) производство маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров и передачу стрелок на местное управление.

382. Устройства электрической централизации не допускают:

- 1) открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;
- 2) перевода стрелки под подвижным составом;
- 3) открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;
- 4) перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

383. Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны:

- 1) обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;
- 2) не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника

крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 мм и более;

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

§ 6. Диспетчерская централизация

384. Устройства диспетчерской централизации и полуавтоматической блокировки с автоматическим контролем прибытия поезда в полном составе обеспечивают:

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

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

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

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

2) автоматическую запись графика исполненного движения поездов;

3) выполнение требований, предъявляемых к электрической централизации, автоматической блокировке и автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

386. Новые системы диспетчерской централизации обеспечивают возможность изменения направления движения поездным диспетчером при ложной занятости блок-участков.

387. При автоматической локомотивной сигнализации локомотивные светофоры дают показания, соответствующие показаниям путевых светофоров, к которым приближается поезд.

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

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

388. Автоматическая локомотивная сигнализация на локомотивах,

моторвагонных поездах и специальном подвижном составе дополняется устройствами безопасности, обеспечивающими контроль: установленных скоростей движения, самопроизвольного ухода поезда и периодической проверки бдительности машиниста. В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным подвижным составом, а дрезины - водителем дрезины, указанные устройства обеспечивает автоматическую остановку поезда перед путевым светофором с не допускающим показанием.

389. На станциях, расположенных на участках, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, главные пути, пути приема и отправления пассажирских поездов, а также приемоотправочные пути для безостановочного пропуска поездов должны быть оборудованы путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

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

390. Устройства ключевой зависимости обеспечивают взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством контрольных замков.

391. Стрелочные контрольные замки:

- 1) допускают извлечение ключа только при запертой стрелке;
- 2) запирают стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;
- 3) не допускают возможности запираения стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом 4 мм и более.

392. Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной станции, а на крупных станциях - в пределах одного стрелочного района и смежных с ним стрелочных постов других районов.

393. Станционная блокировка обеспечивает:

- 1) контроль со стороны дежурного по станции за правильностью приготовления постами маршрутов приема и отправления поездов и внутристанционных маршрутов;
- 2) взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

§ 7. Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок

394. Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок обеспечивает непрерывное, бесперебойное и безопасное расформирование составов с расчетной (проектной) скоростью роспуска, при этом мощность

тормозных средств на каждой тормозной позиции позволяет реализацию этой скорости и обеспечивать безопасность сортировки вагонов.

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

396. Горочная централизация обеспечивает:

- 1) индивидуальное управление стрелками;
- 2) электрическое замыкание всех пошерстных стрелок, по которым осуществляется роспуск состава, а также охранных, исключающих выход подвижного состава в зону роспуска;
- 3) контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций на пульте управления.

397. Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки подвижным составом.

398. Горочная автоматическая централизация стрелок, кроме того, обеспечивает:

1) автоматическое управление стрелками распределительной зоны сортировочной горки в процессе скатывания отцепов в программном или маршрутном режимах работы;

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

3) возможность перехода в процессе роспуска на индивидуальное управление стрелками.

399. Устройства автоматизированных сортировочных горок, кроме выполнения требований, предъявляемых к механизированным горкам с горочной автоматической централизацией, обеспечивают:

- 1) управление и контроль надвигом и роспуском составов;
- 2) автоматическое регулирование скорости скатывания отцепов;
- 3) контроль результатов роспуска составов;
- 4) обмен информацией с информационно-планируемой системой сортировочной станции.

§ 8. Автоматическая переездная сигнализация, автоматические плагбаумы, автоматические системы оповещения о приближении поезда

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

Автоматическая переездная сигнализация продолжает действовать, а автоматические шлагбаумы оставаться в закрытом положении до полного освобождения железнодорожным переездом поездом.

401. Перегоны с автоблокировкой и станции с электрической централизацией стрелок оборудуются автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на путях, о приближении поезда в соответствии с планами

§ 9. Средства автоматического контроля

технического состояния подвижного состава на ходу поезда

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

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

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

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

§ 10. Устройства автоматического выявления

коммерческих браков в поездах и вагонах

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

1) передачу информации с напольных устройств на терминал оператора пункта коммерческого осмотра о наличии и расположении в поезде вагонов с

неисправностями (нарушением габарита погрузки, технических условий размещения и крепления грузов на открытом подвижном составе, перегрузом вагонов и др.);

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

3) оформление соответствующей документации.

§ 11. Устройства для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на маршруты следования поездов

404. Устройства для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на маршруты следования поездов: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие острия или сбрасывающие стрелки должны соответствовать требованиям настоящих Правил по включению их в централизацию (для предохранительных тупиков - стрелка, ведущая в тупик), иметь контроль заграждающего положения и исключать самопроизвольный выход подвижного состава на другие пути и маршруты приема, следования и отправления поездов.

405. Места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков, сбрасывающих острия или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в соответствии с ИСИ.

406. На всех участках магистральной железнодорожной сети имеется поездная диспетчерская, поездная межстанционная, постанционная, линейно-путевая, стрелочная связь.

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

407. Участки с кабельными линиями связи имеют служебную связь электромехаников СЦБ и связи.

На магистральной железнодорожной сети для связи устанавливается магистральная, дорожная, дорожная распорядительная, билетно-диспетчерская, вагонно-диспетчерская, маневровая диспетчерская, информационно-вычислительная, местная связь для руководства движением поездов, продажей билетов и работы линейных подразделений.

408. Все участки магистральной железнодорожной сети оборудованы поездной радиосвязью. Поездная радиосвязь обеспечивает надежную двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава:

- 1) с поездным диспетчером в пределах всего диспетчерского участка;
- 2) с дежурными по станциям, ограничивающим перегон;
- 3) с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне;
- 4) с дежурными по переездам и депо;
- 5) с руководителями ремонтных работ и сигналистами;
- 6) со стрелками военизированной охраны в поездах и на объектах;
- 7) с помощниками машиниста при выходе его из кабины;
- 8) с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда;
- 9) с осмотрщиками-ремонтниками вагонов.

409. При увеличении протяженности перегонов свыше 15 км, вследствие закрытия станций или отмены дежурств дежурными по станциям, впредь до введения новых систем поездной радиосвязи, разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по ближайшей станции при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером.

Новые системы поездной радиосвязи, внедряемые на участках магистральной железнодорожной сети с интенсивным движением поездов и диспетчерской централизацией, обеспечивают надежную двустороннюю связь перечисленных в настоящем пункте работников, вне зависимости от протяженности перегонов.

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

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

Не допускается применение одинаковых радиочастот для разных маневровых районов в пределах одной станции.

411. Для каждого маневрового района станции и обслуживающих его локомотивов выделяется отдельная радиочастота.

Устройства двусторонней парковой связи должны обеспечивать хорошую слышимость в пределах парка. Эти устройства должны иметь направленное действие для уменьшения шума за территорией магистральной железнодорожной

с е т и .

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

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

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

Не допускается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме исполнительных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по с т а н ц и и .

414. В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, операторов, дежурных по локомотивным депо, подменным пунктам, энергодиспетчеров и локомотивных диспетчеров, дежурных инженеров дистанций сигнализации и связи. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается включение телефонов дежурных по переездам.

На станциях, где нет в штате дежурных работников службы перевозок или они имеются в штате, но не предусмотрено их круглосуточное дежурство, разрешается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов, установленных в квартирах начальников станций, электромехаников и э л е к т р о м о н т е р о в С Ц Б .

Включение телефонов, установленных в квартирах, производит поездной диспетчер специальным прибором и только на время переговоров.

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

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

§ 12. Информационно-вычислительная система железнодорожного транспорта

416. Информационно-вычислительная система обеспечивает возможность:

- 1) ввода, передачи, обработки и хранения данных;
- 2) выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки;
- 3) решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех подотраслях железнодорожного транспорта.

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

418. Кабельные линии связи на перегонах прокладывается в полосе отвода магистральной железнодорожной сети вне пределов земляного полотна. В отдельных случаях допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением действующих правил. Линии связи на основе волоконно-оптических кабелей выполняется методом подвески на опорах контактной сети или линий автоблокировки.

419. Кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса находится на высоте не менее:

- 1) 5,0 м - от земли в ненаселенной местности;
 - 2) 6,0 м - от земли в населенной местности;
 - 3) 4,5 м - от поверхности пассажирских платформ;
 - 4) 7,0 м - от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах.
- Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий СЦБ и связи до земли при максимальной стреле провеса не менее:

- 5) 2,5 м - на перегонах;
- 6) 3,0 м - на станциях;
- 7) 5,5 м - на пересечениях с автомобильными дорогами (на существующих линиях до их переустройства разрешается сохранить расстояние 4,5 м).

420. При пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий СЦБ и связи до уровня верха головки рельса не менее 7,5 м. Пересечения электрифицированных железнодорожных путей воздушными линиями СЦБ и связи не допускается. Такие пересечения выполняются подземными кабельными вставками.

421. При повреждении линий СЦБ и связи восстановление их производится в следующей очередности:

- 1) провода поездной диспетчерской связи;
- 2) провода путевой блокировки, энергодиспетчерской связи;
- 3) электрожезловой системы, поездной межстанционной и стрелочной связи;

провода телеуправления устройствами электроснабжения; провода магистральной связи;

4) остальные провода СЦБ и связи.

422. В случае повреждения одновременно двух и более действующих на участке линий связи и СЦБ, приоритетность восстановления определяется мощностью линий и следующими параметрами:

- 1) волоконно-оптические линии связи;
- 2) линии связи на основе металлических кабелей;
- 3) воздушные линии связи и СЦБ.

423. Сооружения и устройства СЦБ и связи защищены от мешающего и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи и грозových разрядов.

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

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

Типовые решения по устройствам СЦБ утверждаются управлением сигнализации и связи. Использование нетиповых технических решений в устройствах СЦБ не допускается.

426. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов СЦБ, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, производятся в соответствии с графиками, предусматривающими минимальные сроки их выполнения. Не допускается производить на станциях такие работы 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 производятся только с согласия поездного диспетчера.

При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о вводе этих устройств в действие, а также запись о временном выключении этих устройств для производства непредвиденных работ

по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

427. Замена и отключение отдельных устройств и приборов СЦБ, когда установленные зависимости не нарушаются, производится с согласия дежурного по станции (на участках с диспетчерской централизацией поездного диспетчера) без записи в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети.

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

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

429. Обеспечение своевременного и бесперебойного освещения возлагается:

1) светофоров и маршрутных указателей - на начальников дистанций сигнализации и связи;

2) стрелочных указателей, указателей устройств сбрасывания путевого заграждения и гидравлических колонок на станциях - на начальников станций;

3) сигнальных приборов на путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств - на начальников соответствующих подразделений.

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

431. Работники дистанции сигнализации и связи контролируют постоянную нормальную видимость сигнальных показаний светофоров и маршрутных указателей.

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

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

432. Начальники дистанции сигнализации и связи и локомотивного депо или их заместители не реже одного раза в квартал проверяют с локомотива работу автоматической локомотивной сигнализации, радиосвязи и устройств безопасности.

Действие автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи периодически проверяется вагоном-лабораторией с документированной регистрацией результатов по графику, утвержденному руководством отраслевых управлений предприятия железнодорожного

транспорта (локомотивного хозяйства и сигнализации и связи).

Результаты проверки рассматриваются совместно руководителями отраслевых управлений предприятия железнодорожного транспорта (локомотивного хозяйства и сигнализации и связи).

433. Устройства пути, СЦБ, электроснабжения и подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав должны обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.

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

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

435. При наличии аккумуляторного резерва как источника электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки обеспечивается постоянная готовность и бесперебойная работа устройств СЦБ и переездной сигнализации в течение не менее 8 часов при условии, что питание не отключалось в п р е д ы д у щ и е 3 6 ч а с о в .

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

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

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

На отдельных участках с разрешения по согласованию с уполномоченным органом допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.

Номинальное напряжение переменного тока на устройствах СЦБ 115, 230 или 380 В. Отклонения от указанных величин номинального напряжения допускаются в сторону уменьшения не более 10 %, а в сторону увеличения - не б о л е е 5 % .

437. Устройства электроснабжения защищаются от токов короткого замыкания, перенапряжения и перегрузок сверх установленных норм.

Металлические подземные сооружения (трубопроводы, кабели и т.п.), а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки и т.п., находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищены от электрической к о р р о з и и .

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

438. Высота подвески контактного провода над уровнем верха головки рельса на перегонах и станциях не ниже 5750 мм, а на переездах допускается не ниже 6 0 0 0 м м .

На существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусматривается стоянка подвижного состава, а также на перегонах уменьшаются до 5675 мм, при электрификации линии на переменном токе и до 5 5 5 0 мм - на постоянном токе.

Высота подвески контактного провода не должна превышать 6800 мм.

439. В пределах искусственных сооружений расстояние от токонесущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 3 5 0 мм - на переменном токе.

В особых случаях на существующих искусственных сооружениях с разрешения по согласованию с уполномоченным органом допускается уменьшение указанных расстояний.

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

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

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

441. На существующих линиях до их реконструкции, а также в особо трудных условиях на вновь электрифицируемых линиях расстояние от оси пути до внутреннего края опор контактной сети допускается не менее: 2450 мм - на станциях и 2 7 5 0 мм - на перегонах.

Все указанные размеры установлены для прямых участков пути. На участках обращения поездов со скоростью более 140 км/ч, кривых участках эти расстояния должны увеличиваться в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

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

442. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети

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

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

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

443. Контактная сеть, линии автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 вольт (далее - В) разделяются на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей.

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

444. Переключение разъединителей контактной сети электродепо и экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производится работниками локомотивного депо. Переключение разъединителей контактной сети пунктов коммерческого осмотра производится специально обученными работниками без приказа энергодиспетчера. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера. При этом переключение разъединителей и выключателей может производиться по приказу энергодиспетчера и работниками других служб, прошедших обучение.

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

на перегонах 6,0 м;

в том числе в труднодоступных местах 5,0 м;

на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах 7,0 м;

при пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса неэлектрифицированных путей не менее 7,5 м.

На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети устанавливается в зависимости от уровня напряжения пересекаемых линий.

446. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками, непосредственно их обслуживающими, а также начальниками станций, депо, дистанций или участков, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Стрелочные переводы на главных и приемоотправочных путях, кроме того, не реже одного раза в месяц осматривает начальник станции совместно с дорожным мастером и электромехаником СЦБ.

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

447. Национальная железнодорожная компания систематически проверяет в подведомственных подразделениях состояние хозяйства, соблюдение трудовой дисциплины и принимают необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, выполнение технологии работы, обеспечение безопасности движения и охраны труда.

§ 13. Ремонт сооружений и устройств

448. Ремонт сооружений и устройств производится при обеспечении безопасности движения и охраны труда, без нарушения графика движения поездов.

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

Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ предоставляются предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1-2 ч, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами продолжительностью 3 - 4 ч.

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

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

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

451. Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, путей и других сооружений и устройств на горках предоставляются технологические окна продолжительностью 0,7-1,5 ч.

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

453. Не допускается:

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

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

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

При производстве работ на пути развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ устанавливает связь (телефонную или по радио) с работниками, находящимися у сигналов, ограждающих место работ. Сигналисты и руководители работ имеют носимые радиостанции.

455. На станционных путях не допускается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, такие работы выполняются в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а

также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ заменяется регистрируемой в журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поезвному диспетчеру).

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

456. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей, производится с разрешения оператора магистральной железнодорожной сети, если оно не вызывает изменения установленных размеров движения с соседними железнодорожными организациями. Если такое закрытие вызывает изменение установленных размеров движения поездов на соседние железные дороги стран СНГ, оно разрешается по согласованию с другими железнодорожными администрациями.

457. О предстоящем закрытии перегона на однопутном, двухпутном и многопутном одного или нескольких путей, не позже чем за сутки, уведомляет соответствующих руководителей работ. Закрытие и открытие перегона или путей производятся приказом поездного диспетчера перед началом и по окончании работ.

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

458. Открытие перегона или путей производится только после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы начальника дистанции пути или уполномоченного им работника по должности не ниже дорожника об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла эти работы.

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

П р и л о ж е н и е 1
к Правилам технической эксплуатации железнодорожного транспорта

форма

У Т В Е Р Ж Д А Ю

Р у к о в о д и т е л ь

Р е м о н т н о й о р г а н и з а ц и и

" _____ " _____ 200__ года

М.П.

Техническое решение о продлении срока службы СПС № _____,
принадлежащих _____

(полное наименование предприятия - собственника СПС)

и приписанных к _____
(указать станцию, железнодорожную организацию)

На основании обследования технического состояния, технического диагностирования и результатов проведенных испытаний назначает вид и объем необходимых ремонтных работ и после их выполнения продлевает срок службы следующего СПС (единиц).

№ п/п	Наименование СПС	Заводской номер	Дата постройки, число, месяц, год	Вид и объем рекомендуемого ремонта	Номер проекта, ТУ, руководства	Срок службы (до продлен (до месяц год)	Дата проведен ремонта
1	2	3	4	5	6	7	8

Сменные узлы СПС: тележки, автосцепное и автотормозное оборудование регулярно осматриваются и проводится их замена, срок службы сменных узлов продлению по данному техническому решению не подлежит. Приложения:

1. Отчет об обследовании технического состояния и техническом диагностировании.

2. Отчет об испытаниях.

Согласовано: _____ члены Комиссии

А к т

**о проведении работ по продлению срока службы
специального подвижного состава**

от "___" _____ 20__ года

о проведении работ по ремонту с продлением срока службы СПС,
п р и н а д л е ж а щ и х

(полное название предприятия-собственника СПС)
с целью продления срока _____

Настоящий Акт составлен в том, что _____

(название предприятия, выполнявшего работы)
в соответствии с техническим решением № ____ от "___" _____ 200__
года проведены следующие работы:

№ п/п	Наименование СПС	Заводской номер	Выполненные работы
1	2	3	4

СПС находятся в технически исправном состоянии и допускаются к эксплуатации по путям магистральной железнодорожной сети Республики **К а з а х с т а н**.

Срок эксплуатации продлен до ____ числа ____ месяца _____ года.

Собственник СПС

Руководитель ремонтной организации

_____ года

_____ года

М.П.

М.П.