

Правила технической эксплуатации
железнодорожного транспорта предприятий
системы Министерства черной металлургии
СССР
(утв. Приказом Минчермета СССР от
11.06.1986 N 731)

Дата сохранения: 21.05.2014

Утверждены
Приказом Министерства
черной металлургии СССР
от 11 июня 1986 г. N 731

Согласовано
Госгортехнадзором СССР,
ЦК профсоюза рабочих
металлургической
промышленности

**ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
ПРЕДПРИЯТИЙ СИСТЕМЫ МИНИСТЕРСТВА ЧЕРНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ СССР**

ВВЕДЕНИЕ

1. Настоящие Правила технической эксплуатации устанавливают основные положения и порядок работы железнодорожного транспорта предприятий и организаций Министерства черной металлургии СССР и его работников, основные размеры, нормы содержания устройств, сооружений и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов, маневровой работы и принципы сигнализации.

Точное и неуклонное выполнение Правил технической эксплуатации обеспечивает четкую работу железнодорожного транспорта, безопасность движения и бесперебойное обслуживание транспортом производственных процессов.

2. В развитие отдельных положений настоящих Правил Транспортное управление Министерства черной металлургии СССР дает соответствующие разъяснения, а также издает другие руководящие материалы, обязательные при организации работы железнодорожного транспорта для всех предприятий и организаций Министерства <*>.

<*> Здесь и далее под словом "Министерство" подразумевается Министерство черной металлургии СССР.

3. Разрабатываемые предприятиями и организациями инструкции, технические условия, нормы и другие документы, относящиеся к эксплуатации, проектированию и строительству пути, сооружений, устройств и подвижного состава железнодорожного транспорта, а также специального подвижного состава, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

4. Правила технической эксплуатации могут быть изменены и дополнены только приказом по Министерству по согласованию с ЦК профсоюзов рабочих металлургической промышленности и Госгортехнадзором СССР.

5. На железнодорожном транспорте предприятий применяются инструкции по сигнализации, движению поездов и маневровой работе, утвержденные Министерством.

6. Местные инструкции, издаваемые на предприятиях в развитие отдельных положений настоящих Правил, утверждаются начальником железнодорожного цеха (если эти инструкции регламентируют работу только железнодорожного транспорта) и руководителем предприятия (если инструкции определяют взаимодействие в работе железнодорожного транспорта и производственных цехов и участков, а также клиентуры).

7. Применение нормативных документов других министерств и ведомств по вопросам технической эксплуатации железнодорожного транспорта регламентируется Министерством черной металлургии СССР.

8. Правила технической эксплуатации обязательны для всех работников железнодорожного транспорта предприятий и организаций Министерства, руководителей этих предприятий и организаций, клиентуры, работников производственных цехов и участков предприятий, связанных с работой железнодорожного транспорта или обеспечивающих нормальную его работу, а также для проектных и конструкторских организаций, разрабатывающих проекты на реконструкцию и строительство подвижного состава, сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

9. Нарушение Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта, клиентурой, а также работниками производственных цехов и участков предприятия, привлекаемых к работе, связанной с движением поездов, маневровой работой, погрузкой и выгрузкой грузов или передвижением подвижного состава, в том числе и специального, влечет за собой, в зависимости от степени и характера нарушения, дисциплинарную или уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

10. Железнодорожные пути предприятий, по которым обращаются локомотивы МПС, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

11. Принадлежащие предприятиям локомотивы и вагоны, выходящие на пути общей сети железных дорог, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР. Порядок обращения такого подвижного состава на путях общей сети железных дорог устанавливается МПС.

12. Принадлежащие клиентуре локомотивы и вагоны, выходящие на пути предприятий отрасли, должны соответствовать требованиям настоящих Правил. Порядок обращения такого подвижного состава устанавливается руководителем предприятия.

Глава 1. ОБЩИЕ ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

1.1. Основными обязанностями работников железнодорожного транспорта предприятий является бесперебойное и своевременное обслуживание производства железнодорожными перевозками при безусловном обеспечении безопасности движения и безопасности работающих, сохранности перевозимых грузов, эффективном использовании технических средств, постоянном повышении производительности труда, снижении себестоимости перевозок и изыскание резервов для осуществления этих задач.

1.2. Каждый работник предприятия, связанный с работой железнодорожного транспорта, несет по кругу своих обязанностей личную ответственность за выполнение Правил технической эксплуатации и безопасность движения; при этом он должен соблюдать правила и инструкции по безопасности труда, пожарной безопасности, производственной санитарии, установленные для выполняемой им работы; ответственность за выполнение этих правил и инструкций возлагается на исполнителей и руководителей соответствующих подразделений.

Ответственность за обеспечение выполнения Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта и других правил и инструкций работниками предприятий возлагается на руководителей соответствующих подразделений железнодорожного транспорта, производственных цехов и участков, а также клиентуры, пользующихся услугами железнодорожного транспорта.

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

1.4. Работники железнодорожного транспорта предприятий при исполнении служебных обязанностей должны быть опрятно одеты и содержать в порядке свое рабочее место и обслуживаемые ими технические средства.

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

Управлять локомотивами и другими самодвижущимися единицами на железнодорожном ходу, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, маневровых составов, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники во время исполнения ими служебных обязанностей.

Работники железнодорожного транспорта предприятий, проходящие в установленном порядке стажировку в качестве вторых лиц, могут допускаться к управлению локомотивами и другими самодвижущимися единицами на железнодорожном ходу, сигналами, стрелками, аппаратами и механизмами только под личную ответственность и под наблюдением работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

1.6. Лица, поступающие на работу на железнодорожный транспорт предприятий на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой (по перечню, утвержденному Министерством),

должны пройти медицинское освидетельствование для определения годности их к выполнению соответствующей работы, выдержать испытания и в последующем подвергаться периодическим проверкам в знании: Правил технической эксплуатации железнодорожного транспорта предприятий системы Министерства черной металлургии СССР (ПТЭ ЧМ), Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте предприятий системы Министерства черной металлургии СССР (ИДП ЧМ), Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте предприятий системы Министерства черной металлургии СССР (ИСИ ЧМ), должностных и местных инструкций.

Работники железнодорожного транспорта предприятий, связанные с движением поездов и маневровой работой, подвергаются испытаниям в экзаменационной комиссии, состав которой устанавливается Министерством.

Лица, не сдавшие испытаний и не прошедшие медицинского освидетельствования, к работе не допускаются.

Работники железнодорожного транспорта предприятий, на которых при совмещении профессий возлагается выполнение дополнительных обязанностей, связанных с движением поездов и маневровой работой, допускаются к этой работе только после проверки их в знании соответствующих правил и инструкций и проведения испытаний.

Работники производственных цехов и участков предприятий, а также клиентуры, связанные с движением поездов и маневровой работой, подвергаются в комиссиях при железнодорожных цехах испытаниям в знании правил и инструкций, регламентирующих работу железнодорожного транспорта и правил безопасности на железнодорожном транспорте, в объемах и в сроки, установленные для соответствующих должностей и профессий работников железнодорожного транспорта. Перечень таких работников утверждается руководителем предприятия.

Объем знаний для каждой профессии и должности, порядок сдачи и сроки периодических испытаний устанавливаются Министерством.

Работники железнодорожного транспорта предприятий, связанные с движением поездов и маневровой работой на путях железной дороги МПС, подвергаются в порядке и в сроки, установленные Министерством путей сообщения для работников железных дорог, испытаниям для определения знания Правил технической эксплуатации железных дорог Союза СССР, Инструкций по сигнализации, движению поездов и маневровой работе, а работники, выделенные для руководства погрузкой и креплением грузов на открытом подвижном составе, - испытаниям для определения знания Технических условий погрузки и крепления грузов.

1.7. Медицинское освидетельствование лиц, поступающих на железнодорожный транспорт предприятий, связанных с движением поездов и маневровой работой, и периодическое переосвидетельствование их должны производиться в соответствии с порядком и в сроки, установленные Министерством здравоохранения СССР.

Медицинскому освидетельствованию и переосвидетельствованию подвергаются также работники производственных цехов и участков, связанные с движением поездов и маневровой работой. Перечень таких работников утверждается руководителем предприятия. Машинисты локомотивов и другие работники в порядке, установленном руководителем предприятия, перед началом работы могут подвергаться медицинскому осмотру <*>.

<*> На предприятиях открытых горных разработок медицинский осмотр перед началом смены проводится в порядке, установленном Госгортехнадзором СССР.

1.8. Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей и профессий, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой: машинистов локомотивов, кранов на железнодорожном ходу и их помощников, машинистов путевых машин и механизмов, водителей дрезин и их помощников, начальников смен, диспетчеров, дежурных по станциям, дежурных по постам и горкам, операторов при дежурных по станциям, операторов сортировочных горок, работников составительских бригад, регулировщиков скоростей движения вагонов, сигнальщиков, операторов постов централизации, дежурных стрелочного поста, дорожных, мостовых и тоннельных мастеров, бригадиров пути, обходчиков, монтеров пути (второго разряда и выше), дежурных по переездам, электромехаников и электромонтеров по обслуживанию устройств СЦБ и сортировочных горок, осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-ремонтников вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, мастеров, электромехаников и электромонтеров участков энергоснабжения, электромонтеров контактной сети, рабочих, занятых на ремонте и техническом обслуживании устройств (пневматических и др.) очистки стрелок, наладчиков дефектоскопных

и путеизмерительных вагонов, операторов дефектоскопных тележек, операторов по путевым измерениям и их помощников.

Эти требования распространяются и на работников производственных цехов и участков, привлекаемых к работе, связанной с движением поездов и маневровой работой.

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

Работники, оказавшиеся при исполнении служебных обязанностей в нетрезвом состоянии, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности.

1.10. Работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать сохранность социалистической собственности.

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА

Глава 2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ГАБАРИТ

2.1. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта, а также сооружения и устройства производственных цехов и участков, связанные с работой железнодорожного транспорта предприятий, должны содержаться в состоянии, обеспечивающем безопасную работу подвижного состава и своевременное обслуживание производственных цехов и участков.

Порядок технического обслуживания, ремонта и эксплуатации сооружений и устройств железнодорожного транспорта устанавливается соответствующими правилами и инструкциями.

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

Ответственность за состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта, а также сооружений и устройств производственных цехов и участков, связанных с работой железнодорожного транспорта, несут работники, непосредственно их обслуживающие, и руководители цехов или участков, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Указанные работники в соответствии с должностными обязанностями, каждый на своем участке, должны знать правила эксплуатации и состояние сооружений и устройств, проверять и обеспечивать их содержание, техническое обслуживание и ремонт в соответствии с действующими нормативами.

2.2. Все пути и стрелочные переводы на станциях, за исключением переданных в ведение производственных цехов и участков, служб и клиентуры, находятся в распоряжении начальника станции.

Пути и стрелочные переводы производственных цехов и участков, служб железнодорожного цеха (локомотивной, вагонной, пути и других), клиентуры находятся в распоряжении начальников соответствующих цехов, участков, служб и клиентуры.

2.3. Принадлежность сооружений и устройств, в том числе путей и стрелочных переводов, цехам и участкам предприятий устанавливается руководителем предприятия. Принадлежность станционных путей и сооружений службам и участкам железнодорожного транспорта определяется начальником железнодорожного цеха.

При ремонтах путей и сооружений силами и средствами железнодорожного цеха или других организаций руководители производственных цехов и участков должны содействовать своевременному выполнению таких работ.

2.4. Все железнодорожные пути и сооружения, обеспечивающие работу железнодорожного транспорта, должны быть своевременно очищены от производственных отходов и снега.

Закрепление сооружений и устройств, в том числе путей и стрелочных переводов, за цехами и участками предприятия для очистки от снега и производственных отходов устанавливается руководителем предприятия.

2.5. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям. На сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны быть паспорта (в соответствии с действующими нормативными документами), содержащие технические и эксплуатационные характеристики.

Ремонт и техническое обслуживание сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта предприятий производится по типовым инструкциям, техническим указаниям и утвержденным технологическим процессам.

Перечень допускаемых изменений в конструкции эксплуатируемых сооружений, устройств, механизмов

и оборудования, а также список должностных лиц, с разрешения которых могут вноситься эти изменения, устанавливаются Министерством по согласованию с министерствами-изготовителями устройств, механизмов и оборудования, а для сооружений - с генпроектировщиками предприятий.

Изменения по объектам железнодорожного транспорта в утвержденных проектах строительства, развития и реконструкции предприятий должны согласовываться с Транспортным управлением <*>. Перечень таких изменений устанавливается Министерством.

<*> Здесь и далее под словами "Транспортное управление" подразумевается Транспортное управление Министерства черной металлургии СССР.

2.6. Приемка в эксплуатацию законченных строительством объектов железнодорожного транспорта (как отдельных, так и входящих в пусковые комплексы) осуществляется приемочными комиссиями в соответствии с положением о приемке в эксплуатацию законченных строительством объектов, утверждаемым Министерством.

Приемка в эксплуатацию объектов железнодорожного транспорта после реконструкции осуществляется специально назначенными комиссиями Министерства или предприятия.

В состав комиссии Министерства должен включаться представитель Транспортного управления, а в комиссии предприятия - представитель железнодорожного цеха предприятия.

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

2.7. При наличии на предприятиях железнодорожных тоннелей должны быть разработаны и согласованы с органами госгортехнадзора меры безопасности по эксплуатации этих тоннелей.

2.8. Путьевое развитие, подвижной состав, сооружения и устройства железнодорожного транспорта должны соответствовать уровню основного производства и обеспечивать его своевременное транспортное обслуживание.

На железнодорожном транспорте предприятий должны предусматриваться механизированные и автоматизированные системы погрузки и выгрузки грузов с применением современных средств профилактики смерзаемости грузов и восстановления их сыпучести, устройства для очистки вагонов, устройства взвешивания вагонов на ходу, а также автоматизированные системы управления транспортным процессом, которые включаются в единую автоматизированную систему управления всем предприятием.

2.9. При производстве погрузочно-разгрузочных операций на вагоноопрокидывателях с помощью кранов и других механизмов, а также при пользовании устройствами для восстановления сыпучести грузов предприятия обязаны принимать меры, обеспечивающие сохранность вагонов.

2.10. Сооружения и устройства подъездных путей (от станции примыкания до территории предприятия) должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного государственным стандартом.

Сооружения и устройства на территории предприятий, а также сооружения и устройства между территориями предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного государственным стандартом, и специальным габаритам, установленным Министерством.

Габариты С, С и специальные должны соблюдаться при проектировании, строительстве, реконструкции сооружений и устройств на них, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

Особенности применения габаритов С и С при новом строительстве и реконструкции сооружений и устройств, требования к существующим сооружениям и устройствам, построенным по ранее действующим нормам и не отвечающим габаритам С и С, порядок проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест предусмотрены в Инструкции по применению

габаритов приближения строений.

Отступления от специальных габаритов допускаются с разрешения Министерства.

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

Порядок обслуживания участков, где имеются сооружения и устройства с нарушенным габаритом приближения строений, меры безопасности работников, связанных с движением поездов и маневровой работой на таких участках, устанавливаются местной инструкцией.

Негабаритные места должны быть обозначены указателями.

Соответствие габаритов установленным нормам должно проверяться не реже одного раза в 10 лет комиссией, состав которой устанавливается руководителем предприятия.

2.11. Расстояние между осями путей на перегонах и отдельных пунктах устанавливается СНиП или нормами технологического проектирования, разрабатываемыми в развитие СНиП.

На многопутных линиях расстояние между осями 1 и 2, 3 и 4, 5 и 6 путей на прямых участках должно быть не менее 4100 мм, а расстояние между 2 и 3, 4 и 5 - не менее 5000 мм. Во всех случаях, если на этих линиях предполагается установка светофоров, расстояние между осями смежных путей должно быть увеличено в соответствии с требованиями габарита приближения строений.

Расстояние между осями смежных путей на отдельных пунктах в пределах прямых участков пути установлены СНиП от 4100 мм до 7500 мм.

Расстояние между осями смежных путей, предназначенных для перегрузки грузов из вагона в вагон, должно определяться в каждом конкретном случае расчетом.

Горизонтальное расстояние на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях устанавливается в соответствии с Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

2.12. Погруженный на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления) должен размещаться в пределах установленного Министерством габарита погрузки.

Грузы, которые не могут быть размещены на открытом подвижном составе в пределах габарита погрузки, перевозятся в порядке, установленном Министерством.

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

Грузы (кроме балласта, подготовленного для путевых работ) при высоте до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большей высоте - не ближе 2,5 м.

При выполнении погрузочно-разгрузочных и маневровых работ с помощью стационарного технологического оборудования все его элементы после выполнения операций должны быть выведены за пределы габарита подвижного состава.

Глава 3. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

3.1. Все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное движение подвижного состава с наибольшими скоростями и осевыми нагрузками, установленными для данного участка.

3.2. Техническое оснащение мастерских по ремонту путевых машин, по восстановлению элементов верхнего строения пути, звеносборочных баз и других объектов путевого хозяйства должны обеспечивать высокое качество технического обслуживания путей и ремонта машин и механизмов, выполнение установленных объемов и высокое качество ремонтов и текущего содержания путей с соблюдением их периодичности, высокую производительность труда.

План и профиль пути

3.3. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжений прямых и кривых, уклонов и сопряжения элементов профиля между собой в вертикальной плоскости должен соответствовать утвержденному плану и профилю линии.

3.4. Станции, разъезды, обгонные пункты и посты, как правило, должны располагаться на площадке и на прямой. Расположение отдельных пунктов на уклоне или на кривой должно быть обосновано проектом.

3.5. План и профиль пути должны подвергаться периодической инструментальной проверке не реже одного раза в 10 лет.

Продольные профили сортировочных горок, полугорок, подгорочных путей, путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей, маневровых вытяжек должны проверяться не реже одного раза в 3 года.

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

3.6. На предприятии должны быть основные чертежи и описания всех имеющихся сооружений и устройств путевого хозяйства, а также планы и продольные профили всех железнодорожных путей.

В указанную документацию должны своевременно вноситься все изменения.

Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения

3.7. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках пути должна соответствовать верхнему строению пути и быть не менее: на однопутных линиях - 5,5 м, двухпутных - 9,6 м, а в скальных и дренирующих грунтах не менее: на однопутных линиях - 5,0 м и двухпутных - 9,1 м.

Для вновь строящихся и реконструируемых железнодорожных линий ширина земляного полотна поверху должна соответствовать требованиям Строительных норм и правил.

Минимальная ширина обочины земляного полотна поверху должна быть 0,4 м с каждой стороны пути.

На электрифицированных участках пути ширина земляного полотна должна обеспечить установку опор контактной сети.

На кривых участках пути земляное полотно уширяется с наружной стороны на величину, указанную в табл. 1.

1. НОРМЫ УШИРЕНИЯ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА НА КРИВЫХ УЧАСТКАХ ПУТИ

Радиусы кривых участков пути, м, расположенных		Уширение земляного полотна
за пределами территории предприятия	на территории предприятия	
1800 - 1200	1000 - 350	0,10
1000 - 700	300 - 180	0,20
До 700	До 180	0,30

Расстояние от оси железнодорожного пути до бровки отвала устанавливается в зависимости от высоты отвала, рода отвальных грунтов и должно быть:

на отвалах, предназначенных для слива огненно-жидких шлаков, - не менее 1,4 м;

на отвалах выгрузки думпкаров - не менее 1,8 м.

Расстояние от подошвы развала до оси ближайшего железнодорожного пути должно быть не менее 2,5 м.

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

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

3.8. Ширина колеи на участках пути с деревянными шпалами указана в табл. 2.

2. ШИРИНА КОЛЕИ НА УЧАСТКАХ ПУТИ С ДЕРЕВЯННЫМИ ШПАЛАМИ, ММ

Участки пути	Номинальная	Предельные отклонения
Прямая Кривая радиусом	1524	+6, -8

349 - 150 м	1530	+10, -4
149 м и менее	1540	+10, -4

Ширина колеи пути на участках с железобетонными шпалами должна быть 1520 мм. Допускаемые предельные отклонения от ее размеров по уширению +6 мм и по сужению -4 мм.

Ширина колеи передвижных путей в прямых и кривых участках пути должна быть единой - 1535 мм; отклонения от ее размеров не должны превышать по уширению +6 мм и по сужению -4 мм.

Отводы отклонений по ширине колеи на прямых и кривых участках пути должны быть плавными и не превышать 3 мм на 1 м пути на постоянных путях и 5 мм на 1 м - на передвижных.

3.9. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть в одном уровне. В прямых участках пути превышение одной рельсовой нити над другой не должно быть более 4 мм.

Возвышение наружной рельсовой нити на кривых участках пути в зависимости от радиуса кривой и скорости движения подвижного состава устанавливается начальником железнодорожного цеха в соответствии с Правилами ремонта и содержания железнодорожных путей.

Отклонения в уровне расположения головок рельсов на прямых и кривых участках пути допускается не более 4 мм для постоянных путей и 15 мм - для передвижных.

На постоянных и передвижных путях отводы отступлений по уровню в пределах допусков должны быть плавными, но не более 3 мм на 1 пог. м - для постоянных путей и 5 мм на 1 пог. м - для передвижных.

На путях отвалов производится возвышение откосной (отвальной) нити; величина такого возвышения определяется в зависимости от устойчивости откосов отвала и не должна превышать 150 мм.

3.10. На участках, оборудованных устройствами автоматики и телемеханики или подлежащих оборудованию ими, верхнее строение пути должно удовлетворять требованиям, обеспечивающим нормальную работу этих устройств.

3.11. Надзор за искусственными сооружениями устанавливается в соответствии с Правилами ремонта и содержания железнодорожных путей. Пропуск по мостам подвижного состава с нагрузками, превышающими расчетные, запрещается.

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

3.13. Для контроля и оценки технического состояния пути и сооружений на предприятиях должны применяться дефектоскопные средства, путеизмерительные тележки и другое необходимое оборудование.

3.14. Рельсы на главных и приемоотправочных путях и путях перевозки горячих грузов должны периодически проверяться дефектоскопными средствами по графику, утвержденному начальником железнодорожного цеха, но не реже двух раз в год; на остальных путях - не менее одного раза в год.

Стрелочные переводы

3.15. Стрелочные переводы и глухие пересечения должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям.

Запрещается вносить изменения в конструкцию стрелочных переводов без согласования с Транспортным управлением.

В путь должны укладываться стрелочные переводы с крестовинами следующих марок:

на главных и приемоотправочных путях - не круче 1/9, а симметричные - не круче 1/6;

на подгорочных путях - не круче 1/9;

на прочих путях, кроме специальных и передвижных, - не круче 1/7, а симметричные - не круче 1/4,5;

на специальных путях: перевозки чугуновозов, тележек со слитками - не круче 1/6, а симметричные - не круче 1/3,5, перевозки чугуновозов, шлаковозов, тележек со слитками на реконструируемых заводах - не круче 1/5, а симметричные - не круче 1/3,5;

на путях обращения ковшей миксерного типа - не круче 1/7, а симметричные - не круче 1/4,5;

на передвижных путях карьеров и отвалов - не круче 1/9, а симметричные - не круче 1/6.

3.16. Запрещается эксплуатировать стрелочные переводы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

разъединение стрелочных остряков;

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

выкрашивание остряка, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях

выкрашивания остряка длиной:

для стрелочных переводов марки 1/7 и положе, симметричных - марки 1/6:

на главных путях	200 мм и более;
на приемоотправочных путях	300 мм и более;
на прочих путях	400 мм и более;

для стрелочных переводов марки 1/5 и круче - более 250 мм;
 понижение остряка против рамного рельса на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки остряка поверху 50 мм и более;
 превышение предельных норм износа рамных рельсов и остряков стрелочных переводов, приведенных в табл. 3;

3. НОРМЫ ИЗНОСА РАМНЫХ РЕЛЬСОВ И ОСТРЯКОВ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ, ММ

Тип стрелочного перевода	Категория пути	На стрелке		
		Вертикальный износ рамных рельсов	Боковой износ рамных рельсов и остряков в сечении, где ширина 20 мм	
			без укрытия конца остряка	с укрытием конца остряка
Р 65 и более тяжелых типов	Главные	10	6	8
	Приемоотправочные	12	6	8
	Прочие	14	9	11
Р 43, Р 50	Главные	8	6	8
	Приемоотправочные	10	6	8
	Прочие	12	9	11
Р 38 и более легких типов	Главные	6	5	-
	Приемоотправочные	8	5	-
	Прочие	10	8	-

превышение предельных норм вертикального износа сердечников крестовин (в сечении, где ширина сердечника 40 мм), приведенных в табл. 4;

4. ПРЕДЕЛЬНЫЕ НОРМЫ ИЗНОСА СЕРДЕЧНИКОВ КРЕСТОВИН, ММ

Скорость	Марки крестовины				
	1/11	1/9	1/7	1/6	1/5
5	14	14	14	14	14
10	14	14	14	10	10
15	14	12	12	8	8
25	12	10	10	6	6
40	10	8	6	-	-
70 и более	8	6	-	-	-

когда расстояние между рабочим кантом сердечника крестовин и рабочей гранью головки контррельса

менее 1477 мм или расстояние между рабочими гранями головок контррельса и усовика более 1435 мм;
излом остряка или рамного рельса;
излом крестовины (сердечника, усовика);
разрыв контррельсового болта;
излом контррельса.

Запрещается эксплуатировать глухие пересечения, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

вертикальный износ сердечников тупых и острых крестовин более 14 мм;
излом крестовины (сердечника, усовика) или контррельса;
когда расстояние между рабочим кантом сердечника острой крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1477 мм или расстояние между рабочими гранями головок контррельса и усовика острой крестовины более 1435 мм;
разрыв контррельсового болта.

3.17. Конструкция стрелочных переводов должна предусматривать возможность укладки их на участках, оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и сигналов.

3.18. Нецентрализованные стрелки должны быть оборудованы стрелочными указателями, освещаемыми или неосвещаемыми, что указывается в техническо-распорядительном акте станции.

При этом освещаемыми указателями и замками должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки:

ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с разрядными грузами;
ведущие на пути, предназначенные для стоянки восстановительных поездов;
ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, а также подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются.

Оборудование стрелочными указателями стрелок с ручным приводом, расположенных внутри цехов или на технологических площадках, не обязательно.

Стрелки, дистанционно управляемые из кабины локомотива, оборудуются стрелочными указателями светофорного типа.

Централизованные стрелки должны быть оборудованы приспособлениями для запираания их замками.

3.19. Ремонт и техническое обслуживание стрелочных переводов, глухих пересечений, а также установка и ремонт стрелочных указателей производятся работниками службы пути.

Ремонт и техническое обслуживание устройств СЦБ на стрелочных переводах, а также установка и ремонт контрольных стрелочных замков производятся работниками службы СЦБ и связи.

Порядок ремонта и технического обслуживания устройств очистки и освещения стрелок устанавливается руководителем предприятия.

Пересечения, переезды и примыкания железнодорожных путей

3.20. Пересечения железнодорожных путей другими железнодорожными и трамвайными путями, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии с требованиями СНиП.

Порядок оборудования, обслуживания и эксплуатации железнодорожных переездов, а также их классификация устанавливаются Инструкцией по устройству и обслуживанию железнодорожных переездов предприятий системы Министерства черной металлургии СССР.

Не допускается открытие вновь переездов первой категории, а также открытие на действующих переездах трамвайного и троллейбусного движения.

3.21. Места пересечения железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне на территории предприятия устанавливаются руководителем предприятия.

Проезд транспортных средств и самоходных машин, а также прогон скота через железнодорожные пути в неустановленных местах запрещается.

3.22. Переезды должны иметь типовой настил.

На подходах к переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов - сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги - предупредительные знаки, предусмотренные Правилами дорожного движения.

В пределах станции предупредительный знак "С" может не устанавливаться.

3.23. Переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

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

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

3.24. Переезды, обслуживаемые дежурным работником, должны иметь прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом (на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - с поездным диспетчером) или радиосвязь.

В необходимых случаях железнодорожные переезды дополняются заградительными светофорами.

3.25. На электрифицированных участках с обеих сторон переезда устанавливаются габаритные ворота высотой проезда не более 4,5 м.

На переездах, где организовано движение большегрузных автомобилей, высота габаритных ворот может быть больше указанной.

Во всех случаях высота габаритных ворот должна быть меньше высоты подвешивания контактного провода не менее чем на 0,5 м.

Порядок движения по переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом и без груза, тихоходных машин и механизмов устанавливается в соответствии с инструкцией, утвержденной Министерством.

3.26. Переход пешеходов через железнодорожные пути в неустановленных местах, а также хождение по путям запрещается.

Места перехода через железнодорожные пути устанавливаются руководителем предприятия.

На предприятиях, в цехах и участках должны быть схемы переходов через железнодорожные пути.

При сохранении переходов в одном уровне они должны быть оборудованы пешеходными настилами, указателями и предупредительными надписями, а при необходимости - сигнализацией автоматического действия.

3.27. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение подвижного состава и транспортных средств на переезде. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, дежурный по переезду обязан принять меры к остановке подвижного состава.

На отдельных охраняемых переездах допускается обслуживание одним дежурным двух и более близкорасположенных переездов при условии хорошей видимости их и оборудовании шлагбаумами, управляемыми с одного места.

3.28. Примыкание вновь строящихся линий к главным путям на перегонах запрещается.

В исключительных случаях такое примыкание может быть допущено с разрешения Транспортного управления.

Стрелочные переводы в этих случаях должны быть оборудованы электроприводами или замками.

3.29. Примыкания железнодорожных путей к главным путям на перегонах и станциях должны иметь предохранительные тупики длиной не менее 50 м или охранные стрелки.

Примыкания к приемоотправочным и прочим станционным путям при наличии спуска круче 0,0025, создающего возможность ухода подвижного состава в сторону станции, должны иметь предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки или стрелки.

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

В тех случаях, когда по местным условиям не представляется возможным укладка улавливающих и предохранительных тупиков, предприятием совместно с соответствующей проектной организацией разрабатываются организационно-технические мероприятия, обеспечивающие безопасность движения поездов.

3.30. Порядок производства работ по пересечению железнодорожных путей линиями электропередачи и связи, нефтепроводами, газопроводами, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами определяется руководителем предприятия. На таких пересечениях проектом должны быть предусмотрены защитные и предохранительные устройства, обеспечивающие безопасность движения.

Путевые и сигнальные знаки

3.31. У главных путей перегона устанавливаются сигнальные, а в необходимых случаях и путевые

знаки. У стрелочных переводов и в местах соединения путей устанавливаются предельные столбики.

Для указания границ железнодорожной полосы отвода вне территории предприятия, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые знаки.

Сигнальные, путевые и особые знаки должны быть типовыми, соответствующими государственному стандарту.

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

В исключительных случаях допускается установка сигнальных знаков и с левой стороны.

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) путевые знаки должны устанавливаться на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего пути. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм. На перегрузочных путях место установки предельных столбиков определяется в каждом конкретном случае расчетом.

На кривых участках пути указанные расстояния увеличиваются в соответствии с Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

Глава 4. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОМОТИВНОГО И ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

4.1. Размещение и техническое оснащение локомотивных и вагонных депо, мастерских, пунктов технического обслуживания локомотивов и вагонов, экипировочных устройств, промывочно-пропарочных пунктов, устройств по очистке вагонов и других сооружений и устройств локомотивного и вагонного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры перевозок, эффективное использование локомотивов и вагонов, высокое качество технического обслуживания, ремонта и подготовки подвижного состава для перевозок, производство ремонтов в установленные сроки, своевременное производство экипировочных операций, высокую производительность и безопасные условия труда.

4.2. Железнодорожные цехи предприятий должны иметь в постоянной готовности необходимые восстановительные средства.

Потребное количество восстановительных средств для различных групп железнодорожных цехов устанавливается Министерством.

Необходимость наличия и количество восстановительных средств в производственных цехах и на участках устанавливается руководителем предприятия.

Глава 5. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СТАНЦИОННОГО ХОЗЯЙСТВА

5.1. Путевое развитие и техническое оснащение станций должны обеспечивать своевременное обслуживание производственных цехов и участков перевозками, выполнение в установленные сроки операций по приему и отправлению поездов и маневровой работе, погрузке, выгрузке грузов, обработке составов и вагонов, безопасность движения поездов и маневровых составов, высокую производительность и безопасные условия труда.

5.2. Высота грузовых платформ и расстояние от оси пути до края платформы должны соответствовать размерам, установленным ГОСТом и Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

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

5.3. Служебные здания и помещения на станциях, предназначенные для размещения работников, связанных с движением поездов и маневровой работой (дежурных по станции, маневровых диспетчеров, работников СЦБ и связи и др.), должны быть удобными для работы.

Для диспетчеров и дежурных по станциям должны быть предусмотрены отдельные комнаты площадью не менее установленных норм, обеспеченные соответствующим оборудованием, современными средствами информации и связи.

Для обзора маневровых районов с большим объемом работы у диспетчеров, дежурных по станциям и др. могут быть предусмотрены балконы, пешеходные мостики, выносные пульты или устройства

промышленного телевидения.

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 централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями. Размещение другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разрешения начальника железнодорожного цеха.

5.4. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструмент и материалы по нормам, установленным Транспортным управлением. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы наружными вызывными устройствами.

5.5. Станции в зависимости от характера работы должны быть оборудованы диспетчерской внутростанционной связью, радиосвязью, устройствами двусторонней парковой связи, а также информационной связью для получения сведений о поездах и грузах, находящихся на подходе.

5.6. На станциях должны освещаться все пути парка приема и отправления поездов, производства погрузочно-разгрузочных работ и маневров, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, переезды, а также места встреч поездов дежурными по станциям, стрелочные горловины, а при необходимости и другие пути.

Освещенность помещений и сооружений железнодорожного транспорта, территории и путей станции должна соответствовать нормам, утвержденным Министерством.

Наружное освещение не должно влиять на видимость сигнальных огней.

Глава 6. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Сигналы

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

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

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

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

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

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

6.3. На железнодорожном транспорте предприятий применяются только сигналы, утвержденные Министерством, и типовые сигнальные приборы, применяемые МПС. В качестве постоянных сигналов применяются светофоры.

При систематическом приеме поездов на частично занятые пути или непосредственно к технологическим участкам производства на входном (маршрутном) светофоре устанавливается маневровый сигнал.

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

На кривых участках показания этих светофоров и предупредительных светофоров на участках, не оборудованных автоблокировкой, должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В особо трудных условиях допускается видимость перечисленных сигналов на расстоянии менее 400 м, но не менее

200 м.

Сигналы выходных, маршрутных и маневровых светофоров должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 200 м, а въездных и технологических - не менее 50 м.

При постоянном движении поездов вагонами вперед расстояние видимости показаний входных, выходных, проходных светофоров, светофоров прикрытия, заградительных и предупредительных, а также технологической сигнализации должно быть увеличено на длину поездов, обращающихся на данном участке.

Запрещается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней основных сигнальных цветов, а также наличие зеленых насаждений, мешающих правильному восприятию сигналов.

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

В исключительных случаях, предусмотренных и обоснованных проектом, допускается установка светофоров и с левой стороны пути по направлению движения.

6.6. На линиях, оборудованных путевой блокировкой, применяются светофоры с нормально горящими сигнальными огнями.

6.7. При повреждениях светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры - показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных светофоров.

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

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

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

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается начальником железнодорожного цеха.

6.9. Входные светофоры устанавливаются от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, а при отсутствии возможности такой установки - не ближе стыка рамного рельса противошерстного или 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода. Разрешается эксплуатация светофоров, ранее установленных на расстоянии менее 50 м.

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.

6.10. Выходные светофоры должны устанавливаться для каждого отправочного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда. При постоянном движении поездов вагонами вперед выходные светофоры устанавливаются впереди места, предназначенного для стоянки головного вагона отправляющегося поезда.

В исключительных случаях допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов.

Групповые выходные и маршрутные светофоры, как правило, должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

6.11. Открытие выходного светофора должно быть возможным только при открытом входном светофоре соседней станции при отправлении поездов на перегон:

длина которого меньше длины поезда;

длина которого меньше тормозного пути, установленного для данного участка;

на котором при остановке поезда у входного сигнала соседней станции трогание с места затруднено, а осаживание невозможно;

на котором границы станции совпадают.

6.12. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, длина которых должна быть не менее установленной длины тормозного пути для данного участка.

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

6.14. Пересечения на перегонах железнодорожных путей в одном уровне должны ограждаться светофорами прикрытия.

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

6.15. Схема расстановки постоянных сигналов, а также таблицы взаимозависимости стрелок, сигналов и маршрутов на станциях утверждаются начальником железнодорожного цеха.

Места установки постоянных сигналов определяются комиссией под председательством начальника железнодорожного цеха.

Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировки

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

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

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

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

В случае постоянного движения поездов вагонами вперед, а также движения попеременно вагонами или локомотивами вперед, перекрытие светофоров должно осуществляться после прохода светофора всем составом.

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

6.20. На станциях, расположенных на однопутных линиях, оборудованных автоматической блокировкой, при производстве маневровой работы с выходом маневрирующего состава за границу станции, устройства автоматической блокировки при необходимости оборудуются маневровыми светофорами, связанными с путевыми светофорами.

6.21. Автоматическая блокировка в необходимых случаях должна дополняться устройством диспетчерского контроля.

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

Электрическая централизация стрелок и сигналов

6.23. Устройства электрической централизации не должны допускать: открытия сигналов, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение, а сигналы враждебных маршрутов не закрыты;

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

открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

перевода стрелки под составом.

6.24. Устройства электрической централизации должны обеспечивать:

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

контроль на аппарате управления занятости путей и стрелок;

возможность производства маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров.

В необходимых случаях электрическая централизация стрелок и сигналов должна дополняться устройствами, обеспечивающими ограждение путей, на которых производится очистка вагонов, устранение коммерческих браков, безотцепочный ремонт вагонов, технический осмотр и др., проверку занятости погрузочно-разгрузочных (в том числе забойных и отвальных) путей подвижным составом, увязку работы железнодорожного транспорта с обслуживаемыми производственно-технологическими объектами.

6.25. Централизованные стрелки должны быть оборудованы водоотводами и устройствами очистки от снега (пневмообдувка, обогрев и др.).

6.26. В маневровых районах станций с электрической централизацией могут предусматриваться маневровые колонки или посты для местного управления стрелками.

На маневровых постах и колонках должны предусматриваться контроль положения стрелок, а также показание о занятости изолированных участков, если перевод стрелок осуществляется с проверкой свободности этих участков.

При плохой видимости стрелок с места управления их перевод с маневровой колонки или маневрового поста должен производиться с проверкой на аппарате управления свободности стрелочных изолированных участков.

6.27. Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны:

обеспечивать при крайних положениях острияков их плотное прилегание к рамному рельсу;

не допускать замыкания стрелки при зазоре между прижатым острияком и рамным рельсом 4 мм и более; отводить другой острияк от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

6.28. Перегоны, примыкающие к станции с электрической централизацией стрелок и сигналов, должны быть оборудованы полуавтоматической или автоматической блокировкой. Впредь до реконструкции допускается применение других средств сигнализации и связи при движении поездов.

6.29. На станциях, оборудованных устройствами электрической централизации, где предусмотрен прием поездов непосредственно к технологическим участкам производства или на частично занятый путь, входные (маршрутные) светофоры должны дополняться маневровыми светофорами, включенными в зависимость с устройствами электрической централизации.

Диспетчерская централизация

6.30. Устройства диспетчерской централизации должны обеспечивать:

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

контроль на аппарате управления за положением и занятостью стрелок, занятостью перегонов, путей на станциях и прилегающих к ним блоков-участков, а также повторение показаний входных, маршрутных и выходных светофоров;

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

автоматическую запись графика исполненного движения поездов;

выполнение требований, предъявляемых к электрической централизации и автоматической блокировке.

Диспетчерский контроль

6.31. Устройства диспетчерского контроля должны обеспечивать контроль положения объектов железнодорожного транспорта и технологических объектов, связанных с его работой.

6.32. Устройства диспетчерского контроля за движением поездов должны показывать диспетчеру местонахождение поездов на перегоне или в горловине станции, занятость главных и приемоотправочных путей на станциях, а также повторять показания входных, выходных светофоров и при необходимости - технологической сигнализации.

Автоматизированная система управления железнодорожным транспортом (АСУ ЖДТ)

6.33. Автоматизированная система управления железнодорожным транспортом (АСУ ЖДТ) должна обеспечивать сбор, регистрацию, накопление и обработку информации с целью учета, анализа,

планирования (прогнозирования) работы железнодорожного транспорта.

6.34. АСУ ЖДТ должна обеспечивать:

оперативный контроль наличия и места нахождения единиц подвижного состава;

автоматическую передачу информации о положении объектов управления;

контроль за состоянием объектов управления;

возможность параллельного управления объектами с пультов и вычислительного комплекса;

учет простоя подвижного состава;

учет показателей работы железнодорожного транспорта;

машинный обмен информацией между вычислительными комплексами своего и высшего уровня;

выдачу оперативной информации работникам, управляющим движением поездов и маневровых составов.

Механизация и автоматизация сортировочных горок

6.35. Сортировочные горки должны быть оборудованы светофорной сигнализацией, устройствами двусторонней парковой связи и радиосвязью для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов и другим работникам горки необходимых указаний о роспуске вагонов.

Сортировочные горки с большим объемом работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, электрической централизацией стрелок, устройствами автоматического регулирования скорости скатывания вагонов и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Стрелки, включаемые в горочную централизацию, должны быть оборудованы устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

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

Дистанционное управление из кабины локомотива

6.36. Устройства управления стрелками с локомотива должны обеспечивать:

перевод стрелки без остановки локомотива;

контроль положения стрелки;

контроль взреза стрелки;

местное управление стрелками при неисправности системы дистанционного управления.

6.37. Системы управления стрелками с локомотива не должны допускать:

перевода стрелки под составом;

перевода этих стрелок с других локомотивов при установленном маршруте.

Приводы и замыкатели стрелок, дистанционно управляемых с локомотива, должны удовлетворять требованиям, предъявляемым к приводам и замыкателям централизованных стрелок.

6.38. Из кабины локомотива может осуществляться дистанционное управление переездной, въездной сигнализацией, воротами зданий и другими объектами.

Порядок эксплуатации устройств дистанционного управления устанавливается инструкциями, утверждаемыми на предприятии.

Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы

6.39. 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 транспортным средством до подхода поезда к переезду.

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

Автоматическая система оповещения о приближении поезда

6.40. Перегоны с автоблокировкой и станции с электрической централизацией стрелок в плановом порядке должны оборудоваться автоматической системой оповещения работающих на путях о приближении

поезда.

Технологическая сигнализация

6.41. К технологической сигнализации относится сигнализация, применяемая при подаче вагонов к устройствам восстановления сыпучести грузов, на вагоноопрокидыватели, к приемным устройствам, весам и другим устройствам и сооружениям.

Устройства технологической сигнализации должны обеспечивать:

безопасность подачи вагонов к местам производства погрузочно-разгрузочных операций, возможность управления процессом подачи вагонов и точную установку вагонов в требуемом месте;

подачу сигнала о начале и окончании технологических операций;

подачу сигнала об экстренной остановке состава при аварийных ситуациях;

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

Все передвижения подвижного состава на технологических объектах, оборудованных устройствами технологической сигнализации, должны осуществляться только по сигналам этой сигнализации.

Въездная сигнализация

6.42. К въездной относится сигнализация, применяемая для разрешения въезда подвижного состава в производственные помещения и выезда из них, а также для оповещения лиц, работающих в этих помещениях, о въезде или выезде подвижного состава.

6.43. Устройства въездной сигнализации должны обеспечивать:

управление сигнализацией уполномоченным на это работником при въезде подвижного состава в производственное помещение и выезде из производственного помещения;

запрос разрешения на въезд подвижного состава в производственное помещение;

автоматическое оповещение звуковыми и световыми сигналами лиц, работающих в производственных помещениях, о въезде подвижного состава и лиц, работающих на железнодорожных путях вблизи производственных помещений, о въезде или выезде подвижного состава;

оповещение пешеходов звуковыми и световыми сигналами о приближении поезда на пересечениях людских потоков с железнодорожными путями, ведущими в производственные помещения;

открытие въездного и выездного светофоров при открытом положении ворот;

увязку с устройствами электрической централизации при наличии их на путях, непосредственно примыкающих к производственному помещению;

увязку с переездной сигнализацией переездов, расположенных вблизи производственных помещений.

6.44. Порядок управления устройствами въездной и технологической сигнализации и меры по обеспечению безопасности при передвижении составов устанавливаются руководителем предприятия.

Ключевая зависимость стрелок и сигналов

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

Стрелочные контрольные замки должны:

допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

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

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

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

Сигнальные контрольные замки не должны допускать извлечения ключа из аппаратов при разрешающем показании светофора.

Порядок применения устройств ключевой зависимости стрелок и сигналов устанавливается начальником железнодорожного цеха.

Станционная блокировка

6.46. Станционная блокировка должна обеспечивать: контроль со стороны дежурного по станции за правильностью приготовления постами маршрутов приема и отправления поездов и внутристанционных маршрутов; взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

Устройства путевого заграждения

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

Связь

6.48. На железнодорожном транспорте предприятий должна быть поездная диспетчерская, поездная межстанционная, стрелочная связь и поездная радиосвязь, а на электрифицированных участках - энергодиспетчерская связь.

Кроме того, могут быть и другие виды связи, обеспечивающие руководство движением поездов и маневровой работой, работой подразделений, погрузочно-разгрузочных пунктов (местная телефонная, линейно-путевая, двусторонняя парковая связи, радиосвязь и др.).

Энергодиспетчерская и линейно-путевая связи должны иметь на перегонах точки подключения переносных телефонов.

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

При оборудовании станций электрической централизацией стрелок и сигналов наличие двусторонней парковой связи и радиосвязи обязательно.

6.49. Для управления перевозочным процессом на железнодорожном транспорте предприятий должны применяться поездная, станционная и ремонтно-оперативная радиосвязи.

Поездная радиосвязь должна обеспечивать непрерывную надежную двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов и машинистов самодвижущихся единиц на железнодорожном ходу (при их выходе на перегоны): с пунктом, откуда осуществляется руководство движением поездов, с дежурными по станциям в пределах смежных перегонов, с машинистами других локомотивов и самодвижущихся единиц на железнодорожном ходу, находящихся на перегоне.

Кроме того, на участках, определяемых начальником железнодорожного цеха, машинисты поездных локомотивов, оборудованных радиостанциями УКВ-диапазона, должны иметь связь с дежурными по переездам, с руководителями ремонтных работ и сигнаристами; с дежурными по депо; с помощником машиниста при выходе последнего из кабины локомотива.

Станционная радиосвязь в зависимости от технологической потребности должна обеспечивать двустороннюю связь в сетях маневровой и горочной радиосвязи, пунктов технического обслуживания вагонов и локомотивов, бригад по обслуживанию и ремонту технических средств (СЦБ, связи, пути, контактной сети и др.), участков основного производства, обслуживаемых железнодорожным транспортом.

Ремонтно-оперативная радиосвязь предназначена для управления ремонтными работами. Она должна обеспечивать надежную двустороннюю связь внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов и с руководством и дежурным аппаратом соответствующей службы.

Устройства двусторонней парковой связи на станциях должны обеспечивать хорошую слышимость в пределах парка.

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

6.50. Устойчивость работы устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи должна проверяться не реже одного раза в квартал комиссией, состав которой определяется руководителем предприятия.

6.51. Устройства радиосвязи, двусторонней парковой связи и другие виды связи, используемые дежурным по станции для переговоров, связанных с безопасностью движения поездов и маневровой работы,

могут дополняться устройствами автоматической регистрации переговоров.

Технические требования к устройствам автоматической регистрации переговоров, а также порядок их содержания и эксплуатации устанавливаются Транспортным управлением.

6.52. Запрещается пользоваться поездной и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов и маневровой работой.

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

В поездную диспетчерскую связь допускается включение только телефонов дежурных по станции, маневровых диспетчеров, операторов, дежурных по локомотивным депо, тяговым подстанциям, энергодиспетчеров.

В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по станциям, специальных телефонных аппаратов, установленных у входных и проходных светофоров автоматической блокировки, для переговоров в случае необходимости локомотивосоставительских бригад с дежурными по станциям, и телефонов, установленных на охраняемых переездах.

Запрещается устанавливать переговорные устройства двусторонней парковой связи в помещениях работников, не связанных с движением поездов и маневровой работой.

6.53. Устройства промышленного телевидения на железнодорожном транспорте должны в любое время суток обеспечить достаточную видимость подвижного состава на путях, мест производства погрузочно-разгрузочных работ и других контролируемых объектов.

Линии СЦБ и связи

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

При пересечении железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий до уровня верха головки рельса должно быть не менее 7,5 м. На электрифицированных линиях это расстояние должно устанавливаться по техническим условиям в зависимости от величины напряжения, высоты подвески проводов контактной сети.

В местах работы технологического оборудования габарит линии связи устанавливается исходя из местных условий.

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

Электроснабжение устройств СЦБ и связи

6.56. Электропитание устройств электрической централизации стрелок и сигналов, линий автоблокировки и связи, вычислительной техники, переездной сигнализации как электроприемников первой категории, должно предусматриваться центральным, как правило, от двух независимых источников.

Время перехода с основной системы питания на резервное и обратно не должно превышать 1,3 сек.

Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи

6.57. Аппараты СЦБ, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, аппараты радиосвязи, а также устройства автоматической регистрации переговоров должны быть закрыты и запломбированы; путевые коробки, электроприводы, релейные шкафы у светофоров и др. - закрыты и заперты на замок. Вскрытие их допускается производить только уполномоченными на то работниками службы сигнализации и связи с обязательной предварительной записью в журнале осмотра этих устройств.

За целостность пломб несут ответственность дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (диспетчеры, дежурные по станции, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.).

6.58. Службы СЦБ и связи (или участки предприятий, в ведении которых находятся устройства СЦБ и связи) должны иметь чертежи и описания имеющихся устройств СЦБ и связи, а также других обслуживаемых ими устройств. В эти документы должны своевременно вноситься все изменения.

6.59. Изменения в устройствах СЦБ или изменения зависимостей должны быть согласованы с проектной организацией, проектировавшей эти устройства.

Временные изменения зависимостей в устройствах допускаются с разрешения начальника железнодорожного цеха на срок до 10 суток и руководителя предприятия на срок до 30 суток.

6.60. Запрещается производить на станциях работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов СЦБ и другие работы, вызывающие нарушения установленных зависимостей или временное прекращение их действия, без согласия дежурного по станции и предварительной записи об этом руководителем работ в журнале осмотра этих устройств. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия поездного диспетчера.

В исключительных случаях запись о временном выключении удаленных от помещения дежурного по станции устройств для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей, а также запись о вводе этих устройств может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции, с последующей личной подписью этой телефонограммы в журнале руководителем работ.

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

6.62. Показания сигнальных приборов, в том числе и стрелочных указателей, должны быть отчетливо видимы.

Ответственность должностных лиц за техническое обслуживание сигналов устанавливается руководителем предприятия.

Видимость показаний светофоров с пути или локомотива должна проверяться не реже одного раза в месяц. Перечень должностных лиц, осуществляющих эти проверки, утверждается начальником железнодорожного цеха.

6.63. На участках, оборудованных электрическими рельсовыми цепями, службы СЦБ, пути и участки электроснабжения должны обеспечивать постоянную надежную работу рельсовых цепей.

Ответственность за содержание отдельных элементов, обеспечивающих бесперебойную работу рельсовых цепей, возлагается: путевых реле и дросселей, кабеля, коробок, регулировку устройств и др. - на службу СЦБ и связи;

изолирующих стыков, стрелочных, стыковых и электротяговых соединителей, водоотводов, содержание шпал и балласта в соответствии с установленными нормами сопротивления утечкам тока и др. - на службу пути;

заземлений в устройствах электроснабжения и на контактной сети в соответствии с установленными нормами - на участки электроснабжения.

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

Порядок технического обслуживания и нормы содержания устройств СЦБ и связи, электроснабжения, пути и подвижного состава, обеспечивающие бесперебойную работу электрических рельсовых цепей, устанавливаются соответствующими инструкциями Министерства.

6.65. Работники, пользующиеся устройствами СЦБ и связи, должны быть обучены порядку пользования этими устройствами и знания их должны быть проверены. Ответственным за обучение и периодическую проверку знаний этих устройств является каждый начальник в отношении своих подчиненных.

Руководители служб и участков СЦБ и связи порядком, установленным руководителем предприятия, обязаны систематически обучать и периодически проверять работников других служб, пользующихся устройствами СЦБ и связи, в знании этих устройств и умении обращаться с ними.

6.66. При проектировании и строительстве устройств СЦБ и связи должны быть учтены требования по обеспечению безопасности движения поездов и маневровых составов, предусмотрены необходимая пропускная и перерабатывающая способности перегонов и станций, а также наилучшие условия восприятия сигналов и возможность работы путевых и снегоуборочных машин.

Глава 7. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

7.1. Сооружения и устройства электроснабжения должны обеспечивать бесперебойное движение

поездов в требуемых размерах с установленными весовыми нормами и скоростями при любых атмосферных условиях.

Периодический контроль состояния сооружений и устройств электроснабжения и измерение их параметров должны осуществляться по графику, утвержденному руководителем предприятия.

Сечение проводов контактной сети при размерах движения, принимаемых на расчетный период и при наиболее неблагоприятных сочетаниях нагрузок, должно обеспечивать на всех участках сети напряжение на токоприемнике любого электровоза не менее $2/3$ номинального (условного) напряжения для постоянного тока и $3/4$ номинального напряжения для переменного тока.

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

Металлические подземные сооружения (трубопроводы, кабели и т.п.), а также металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроклонки и т.п., находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, должны быть защищены от электрической коррозии.

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

7.3. Контактная сеть должна обеспечивать бесперебойное токоснимание при наибольших допустимых скоростях движения при любых атмосферных условиях, а также возможность перехода с центрального контактного провода на боковой и обратно без остановки поезда при установленной скорости движения.

7.4. Высота подвески контактного провода над уровнем головки рельса в любой точке пролета при центральном расположении провода должна быть не менее:

на перегонах - 5750 мм;

на станциях - 6250 мм.

Наибольшая высота рабочего контактного провода в точках подвеса для электровозов и тяговых агрегатов с пределами рабочих колебаний высоты центрального токоприемника 5500 - 7000 мм не должна быть более 6800 мм, а с пределами 5100 - 6500 мм - более 6500.

Наименьшая высота рабочего контактного провода под искусственными сооружениями не должна быть менее 5550 мм, а для электровозов и тяговых агрегатов с пределами рабочих колебаний высоты центрального токоприемника 5100 - 6500 мм может быть при надлежащем обосновании уменьшена до 5200 мм.

Высота подвески и вынос от оси пути бокового контактного провода устанавливается проектом в каждом отдельном случае в зависимости от местных условий, конструкции обращающихся типов подвижного состава и условий безопасности движения.

На передвижных путях при погрузке состава думпкаров многочерпаковыми порталными экскаваторами расстояние между подвижным составом и проводом (в свету) должно быть не менее 800 мм. Уменьшение этого расстояния может допускаться в отдельных случаях при условии осуществления мер, обеспечивающих соблюдение правил техники безопасности для локомотивных и составительских бригад и другого персонала.

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

В выемках опоры должны устанавливаться за кюветами. В особо сильнооснегаемых 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.

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

Указанные размеры даны для прямых участков пути.

На кривых участках эти расстояния должны увеличиваться в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.

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

7.6. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления изоляторов контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, а также отдельно стоящие металлические конструкции (гидроклонки, 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 них высокого напряжения.

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

На путепроводах и пешеходных мостах, расположенных над электрифицированными путями, должны быть установлены по обеим сторонам сплошные предохранительные щиты высотой не менее 2 м и шириной не менее 1 м в обе стороны от контактного провода.

На всех пересечениях электрифицированных путей с шоссейными, грунтовыми дорогами и в пунктах, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, должны быть установлены предупредительные надписи: "Берегись контактного провода".

7.7. Наименьшее расстояние от токонесущих элементов токоприемника или от находящихся под напряжением элементов контактной сети до заземленных частей поддерживающих конструкций, зданий и других инженерных сооружений (мостов, путепроводов и др.) при номинальном напряжении до 1 кВ должно быть не менее 150 мм, в стесненных местах (под существующими искусственными сооружениями, поддерживающими устройствами, боковой контактной сетью и т.п.) это расстояние может быть уменьшено до 100 мм. При номинальных напряжениях от 1,5 кВ и выше это расстояние принимается в соответствии с ГОСТ и должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм на линиях, электрифицированных на переменном токе; в стесненных местах эти расстояния могут быть уменьшены соответственно до 150 и 300 мм.

7.8. Контактная сеть должна разделяться на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок, секционных изоляторов, разъединителей.

Схема питания и секционирования контактной сети выполняется в соответствии с требованиями СНиП и Инструкции по безопасной эксплуатации электрооборудования и электросетей на карьерах.

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

Устройство и расположение нейтральных вставок должны обеспечивать возможность безостановочного проследования их поездами при скорости прохода сигнального знака, ограждающего нейтральную вставку, не более 20 км в час.

Схема питания и секционирования контактной сети должна обеспечивать бесперебойное питание всех участков в условиях нормальной эксплуатации, а также при отключении отдельных участков контактной сети.

В схеме секционирования должно быть предусмотрено отдельное питание постоянной и передвижной контактных сетей.

7.9. Контактная сеть на передвижных путях отвалов и карьеров должна питаться отдельными линиями.

Одной линией разрешается питать не более двух отвальных или вскрышных и добычных тупиков. Питающие линии должны присоединяться к контактной сети через мачтовый разъединитель.

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

7.10. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения, а также все изменения в ней должны утверждаться в порядке, установленном руководителем предприятия. Выкопировка из схемы должна быть приложена к техническо-распорядительным актам станций, ограничивающих перегон.

7.11. Переключение разъединителей контактной сети электродепо, пунктов технического обслуживания, экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышевое оборудование электроподвижного состава, производится работниками локомотивного депо или пунктов технического обслуживания. Переключение остальных секционных разъединителей производится в порядке, установленном руководителем предприятия.

Оперативное переключение секционных разъединителей, установленных на специализированных путях, предназначенных для взвешивания вагонов с дозировкой груза, слива горюче-смазочных материалов и погрузки-выгрузки грузов, осмотра крышевого оборудования, экипировочных устройств может производиться машинистами локомотивов и другими работниками, имеющими соответствующую квалификационную группу.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линии автоблокировки и продольного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающих бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ,

устанавливается руководителем предприятия.

7.12. Оперативные переключения секционных разъединителей в схеме питания и секционирования должны производиться только персоналом, обслуживающим контактную сеть, и в соответствии с инструкцией по безопасности труда и производству работ на контактной сети.

7.13. Пропуск подвижного состава с негабаритными грузами по электрифицированным участкам предприятия допускается при обеспечении следующих минимальных зазоров между контактным проводом в нижней точке пролета и максимальной высотой погруженного на вагон груза:

- при постоянном токе напряжением 1,5 - 4 кВ - 250 мм;
- при переменном токе напряжением 6 - 10 кВ - 300 мм;
- при переменном токе 25 кВ - 375 мм;
- при переменном токе 35 кВ - 450 мм.

Если высота погруженного груза не обеспечивает указанных минимальных зазоров, но между грузом и контактным проводом имеется зазор не менее 100 мм, перевозка должна осуществляться локомотивами при отключенном контактом проводе (тепловозами и др.).

При зазоре между грузом и контактным проводом меньше 100 мм применяются отклоняющие дуги.

Глава 8. ОСМОТР СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ И ИХ РЕМОНТ

Осмотр сооружений и устройств

8.1. Все сооружения и устройства железнодорожного хозяйства должны осматриваться два раза в год (весной и осенью) комиссией, состав которой устанавливается руководителем предприятия.

Пути, стрелочные переводы, устройства СЦБ и связи, контактная сеть и др., расположенные в пределах станции, должны осматриваться ежемесячно комиссией под председательством начальника станции. Результаты таких осмотров и необходимые мероприятия для устранения обнаруженных неисправностей заносятся в специальный журнал с указанием сроков устранения неисправностей и выполнения намеченных мероприятий.

Осмотр сооружений и устройств железнодорожного транспорта, находящихся на балансе производственных цехов и участков, производится работниками, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства, порядком и в сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями.

8.2. Начальники железнодорожных цехов и служб в порядке, установленном Министерством, должны проверять в подразделениях состояние хозяйства и проводить необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, высокий уровень технологии работы, обеспечение безопасности движения и техники безопасности.

Ремонт сооружений и устройств

8.3. Ремонт сооружений и устройств должен выполняться по технологическим процессам при обеспечении безопасности движения, техники безопасности и бесперебойном транспортном обслуживании производственных цехов и участков предприятия.

Производство работ, нарушающих установленные размеры движения, осуществляется по разрешению начальника железнодорожного цеха.

На предприятиях открытых горных разработок для строительных и ремонтных работ на объектах железнодорожного транспорта должны предоставляться дни планово-предупредительных ремонтов, установленные на предприятии.

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

Работы по ремонту пути, устройств СЦБ и связи, контактной сети и других сооружений и устройств, для выполнения которых перерывы в движении поездов не предусмотрены, должны производиться, как правило, без закрытия перегона и станционных путей, в периоды наименее интенсивного движения с разрешения поездного диспетчера и дежурных по станциям.

8.4. Всякое препятствие для движения (место, требующее остановки на перегоне и станции, а также место производства работ, опасное для движения), требующее остановки или уменьшения скорости, должно

быть ограждено сигналами с обеих сторон независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

Запрещается:

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

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

Порядок ограждения препятствий и мест производства работ устанавливается Инструкцией по сигнализации.

8.5. На станционных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки без разрешения дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в "Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети".

8.6. При производстве на станционных путях работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись в "Журнале осмотра о начале и окончании работ" может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по станции, с последующей личной подписью руководителя работ.

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

8.8. При наличии устройств автоматической регистрации переговоров допускается производить работы по ремонту пути, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети и др. на удаленных от помещения дежурного по станции участках, а также выполнять непредвиденные работы после разрешения дежурного по станции, переданного руководителю работ по радиосвязи или устройствам двусторонней парковой связи. При этом дежурный по станции обязан в журнале осмотра произвести запись о характере выполняемой работы, указанной руководителем, и окончании работы с последующей личной подписью руководителя работ.

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

Закрытие перегонов или одного из путей, связанное с отключением фидеров, питающих контактную сеть, производится в порядке, установленном руководителем предприятия.

Право на закрытие перегона между отдельными пунктами различных предприятий предоставляется начальнику железнодорожного цеха предприятия, на балансе которого находятся пути перегона, при обязательном согласовании с начальником цеха примыкающего предприятия. При отсутствии согласованного решения вопрос о закрытии перегона решается вышестоящими организациями.

Порядок закрытия и открытия путей карьеров и отвалов устанавливается руководителем предприятия.

Закрытие перегонов или одного из путей, соединяющих предприятие и станцию примыкания МПС, согласовывается с начальником станции примыкания.

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

8.10. Открытие перегона или одного из путей производится только после письменного уведомления или телефонограммы начальника службы пути или уполномоченного им работника 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 на перегоне производится по получении уведомления соответственно от электромеханика СЦБ и связи или энергодиспетчера.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Глава 9. ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

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

Предупреждение появления каких-либо неисправностей и обеспечение установленных сроков службы подвижного состава должно быть главным в работе лиц, ответственных за его техническое обслуживание и ремонт.

Подвижной состав должен систематически обслуживаться и ремонтироваться в порядке и в сроки, установленные соответствующими нормативными документами.

9.2. Запрещается эксплуатировать локомотивы и другие самодвижущиеся единицы на железнодорожном ходу, а также вагоны различного назначения, имеющие неисправности, угрожающие безопасности движения и личной безопасности обслуживающего персонала, а также ставить в поезда и маневровые составы вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимого груза.

9.3. Подвижной состав, предназначенный для использования на предприятиях, должен соответствовать техническому уровню основного производства с учетом дальнейшей его механизации и автоматизации и удовлетворять требованиям технологии предприятия.

При проектировании и изготовлении подвижного состава для предприятий отрасли должны учитываться особые условия его эксплуатации, технического обслуживания и ремонта. Конструкция подвижного состава должна обеспечивать:

максимальную производительность при оптимальных технико-экономических показателях, необходимые условия безопасности движения и обслуживающего персонала;

охрану окружающей среды;

сохранность перевозимых грузов;

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

необходимую надежность, долговечность и ремонтпригодность;

эффективную эксплуатацию с учетом особенностей плана и профиля путей предприятий.

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

Вновь изготовленный подвижной состав до сдачи его в эксплуатацию должен быть испытан и принят от завода-поставщика в соответствии с техническими условиями.

9.5. Локомотивы и самодвижущиеся единицы на железнодорожном ходу оборудуются устройствами, указывающими и регистрирующими скорость движения в соответствии с конструкторской документацией.

9.6. Локомотивы и другие самодвижущиеся единицы на железнодорожном ходу, если предусмотрено конструкторской документацией, должны быть оборудованы радиостанциями.

9.7. Локомотивы должны быть оборудованы двумя звуковыми сигнальными устройствами - большой и малой громкости.

9.8. Электровозы, тяговые агрегаты и тепловозы, обслуживаемые одним машинистом без помощника, должны быть оборудованы двумя пультами управления (или одним центральным) и радиосвязью, а вновь изготавливаемые, кроме того, световыми указателями места нахождения машиниста локомотива. Локомотивы, используемые на участках, где обеспечена прямая видимость машинистом локомотива руководителя маневров, радиосвязью могут не оборудоваться.

Поездные локомотивы, обслуживаемые одним машинистом без помощника, при следовании с поездами массой более тысячи тонн и установленной скоростью движения по перегонам более 25 км в час должны быть оборудованы также устройствами автоматической остановки на случай внезапной потери машинистом способности к ведению поезда.

Порядок содержания и эксплуатации этих локомотивов устанавливается Транспортным управлением.

9.9. Локомотивы, используемые для перевозки горячих грузов и работающие на участках с высокой температурой, должны быть оборудованы соответствующими устройствами для защиты локомотивной бригады и локомотива от высоких температур. При использовании на горячих перевозках локомотивов, не оборудованных этими устройствами, порядок и условия их работы определяются местной инструкцией, предусматривающей обеспечение безопасности работ.

9.10. Запрещается вносить изменения в общую конструкцию локомотивов, конструкцию ходовых частей, сцепных и тормозных приборов вагонов без разрешения завода-изготовителя.

Конструктивные изменения кузовов и других частей вагонов должны производиться по технической

документации, утвержденной руководителем предприятия при условии соблюдения габаритов подвижного состава, безопасности движения и техники безопасности.

9.11. Каждая единица подвижного состава должна иметь следующие отличительные знаки и надписи: Министерство черной металлургии СССР, наименование предприятия-владельца и номер. Кроме того, должны быть нанесены следующие знаки и надписи: на локомотивах - Герб Союза ССР, табличка завода-изготовителя, конструкционная скорость, серия, табличка и надписи об освидетельствовании резервуаров и контрольных приборов; на грузовых вагонах - грузоподъемность, масса тары, наименование завода-изготовителя с указанием даты постройки, дата и место производства последнего капитального ремонта.

Порядок нумерации вагонов, принадлежащих предприятию и не имеющих права выхода на пути МПС, устанавливается начальником железнодорожного цеха.

9.12. На каждую единицу подвижного состава должен вестись технический паспорт, содержащий технические характеристики.

Глава 10. КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ

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

Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям норм по освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании. Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки.

10.2. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно быть 1440 мм. Отклонения допускаются в сторону увеличения или уменьшения не более 3 мм.

Запрещается эксплуатировать подвижной состав с поперечной трещиной в любой части оси колесной пары или трещины в ободе, диске и ступице колеса, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

- прокат по кругу катания у локомотивов - более 7 мм, у грузовых вагонов - более 9 мм;
- толщина гребня более 33 мм или менее 22 мм при измерении: у локомотивов на расстоянии 20 мм, вагонов - 18 мм от вершины гребня;
- вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм или остроконечный накат гребня;
- ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками - более 1 мм, вагонов с подшипниками скольжения - более 2 мм.

Глава 11. ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ И АВТОСЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО

11.1. Все локомотивы должны быть оборудованы автоматическими и ручными тормозами.

В дополнение к пневматическим тормозам вновь строящиеся электровозы должны быть оборудованы электрическими, а тяговые агрегаты - электромагнитными рельсовыми.

Количество вагонов, подлежащих оборудованию автоматическими тормозами, а также пролетными трубками, устанавливается начальником железнодорожного цеха в зависимости от местных условий.

На предприятиях открытых горных разработок весь подвижной состав должен быть оборудован автоматическими тормозами, если они предусмотрены конструкцией.

11.2. Автоматические тормоза подвижного состава должны содержаться по установленным нормам и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а также остановку поезда при разъединении или разрыве тормозной магистрали.

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

Автоматические тормоза подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более установленного тормозного пути.

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

11.4. Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть: у локомотивов, грузовых порожних вагонов - не более 1080 мм; у локомотивов - не менее 980 мм, у грузовых груженых вагонов - не менее 950 мм.

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более: в поезде и маневровом составе - 100 мм, между локомотивом и первым груженым вагоном - 110 мм.

11.5. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств, соединение воздушных рукавов и электропроводки, а также правильное сцепление вагонов в поезде является осмотрщик вагонов или другой работник, выполняющий 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.

Ответственным за правильность сцепления локомотива с первым вагоном поезда, соединение воздушных рукавов и электропроводки является машинист локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание воздушных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Ответственными за техническое состояние тормозных и сцепных устройств путевых и других самодвижущихся единиц на железнодорожном ходу являются лица, непосредственно их обслуживающие, и руководитель подразделения, на балансе которого находятся эти единицы.

Глава 12. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

12.1. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава должны проводиться с использованием средств механизации и автоматизации производственных процессов и соблюдением требований безопасности труда.

12.2. Систему технического обслуживания и ремонтов подвижного состава, порядок постановки его в ремонт устанавливает Министерство.

12.3. Ответственность за качество выполненного технического обслуживания и ремонта несут работники, непосредственно осуществляющие техническое обслуживание и ремонт, мастера и начальники соответствующих цехов, служб, депо, мастерских или пунктов технического обслуживания.

Техническое обслуживание и ремонт локомотивов

12.4. Техническое состояние локомотивов должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами, бригадами пунктов технического обслуживания, комплексными и специализированными бригадами локомотивного депо, а также периодически контролироваться работниками железнодорожного цеха, перечень которых устанавливает начальник железнодорожного цеха.

12.5. Запрещается выпускать в эксплуатацию локомотивы и другие самоходные единицы на железнодорожном ходу при неисправности:

- приборов для подачи звуковых сигналов;
- противопожарного оборудования;
- пневматических, электрических, ручных тормозов и компрессора;
- устройств радиосвязи, установленных на локомотивах, обслуживаемых бригадой сокращенной численности;
- устройств блокировки бдительности при обслуживании локомотива одним машинистом;
- автосцепных устройств;
- системы подачи песка;
- прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольных измерительных приборов;
- защитной блокировки высоковольтной камеры;
- устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
- неисправности или отсутствия предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падения деталей на путь;
- отсутствие защитных кожухов электрооборудования;
- появление стука, постороннего шума в дизеле.

12.6. Установленные на локомотивах и самодвижущихся единицах на железнодорожном ходу манометры, регуляторы числа оборотов дизеля, скоростемеры, реле давления масла и предохранительные клапаны должны быть запломбированы. На электровозах, тяговых агрегатах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход энергии.

Устройства электрической защиты на электровозах, тяговых агрегатах и тепловозах, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары должны подвергаться освидетельствованию в установленные сроки.

12.7. Запрещается оставлять локомотивы и другие самодвижущиеся единицы на железнодорожном ходу в рабочем состоянии без закрепления от самопроизвольного ухода. Порядок закрепления устанавливается начальником железнодорожного цеха.

Техническое обслуживание и ремонт вагонов

12.8. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся на заводах, в вагонных депо, в пунктах технического обслуживания, на специально выделенных путях станций и пунктах погрузки и выгрузки.

Техническое состояние вагонов систематически проверяется осмотрщиками вагонов (или работниками, на которых возложены их обязанности), составительскими бригадами и периодически контролируется соответствующими работниками железнодорожного цеха. Порядок технического обслуживания устанавливается начальником железнодорожного цеха.

Ежесуточному техническому обслуживанию подлежат думпкары, работающие на предприятиях открытых горных разработок.

12.9. Работники пунктов технического обслуживания должны своевременно производить техническое обслуживание вагонов, обеспечивающее нормальную и безопасную их эксплуатацию.

12.10. При техническом обслуживании проверяются состояние узлов и деталей, а также исправность:

автосцепных устройств;

тормозного оборудования;

систем разгрузки у саморазгружающихся вагонов;

кузовов, гарантирующих сохранность перевозимых грузов;

переходных площадок, специальных подножек и поручней.

12.11. Запрещается эксплуатировать вагоны, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность колесной пары, требующая ее замены;

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

неисправность автосцепки, поглощающего аппарата или тягового хомута автосцепного устройства;

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

неисправность кузова, а также запорного механизма люка у полувагона и хоппера, угрожающая сохранности перевозимых грузов и безопасности движения;

излом подбрюшного бруса цистерны;

сдвиг котла цистерны;

течь котла цистерны;

перекос кузова более 75 мм у крытых грузовых вагонов;

неисправность буксы, требующая ее замены, расплавленный или изломанный буксовой подшипник, отсутствие буксовой крышки;

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

Кроме того, запрещается эксплуатировать думпкары, имеющие неисправности:

цилиндров опрокидывания (трещина, ослабление крепления, утечки воздуха);

рычажного механизма опрокидывания и открытия продольного борта;

кранов управления;

утечку воздуха в разгрузочной магистрали;

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

Глава 13. СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

13.1. Нормативы и требования по содержанию, техническому обслуживанию и ремонту специального подвижного состава для перевозки расплавленного металла, жидких шлаков, изложниц и мульд

устанавливаются Министерством <*>. При этом нормы содержания колесных пар, тормозного оборудования, автосцепных устройств должны соответствовать настоящим Правилам.

<*> Правила технической эксплуатации механического оборудования доменных цехов; Правила технической эксплуатации механического оборудования мартеновских цехов; Правила технической эксплуатации механического оборудования кислородно-конверторных цехов; Положение о техническом обслуживании и ремонтах (ТОиР) механического оборудования предприятий системы Минчермета СССР.

13.2. Техническое обслуживание специального подвижного состава производится работниками цехов, за которыми закреплен этот подвижной состав, с отметкой в журнале.

13.3. Ответственными за техническое состояние специального подвижного состава являются лица эксплуатационного и ремонтного персонала, обслуживающие его, и начальник цеха, к которому приписан подвижной состав.

13.4. Контроль за техническим состоянием ходовых частей, тормозного оборудования, сцепных устройств специального подвижного состава осуществляется работниками железнодорожного цеха.

13.5. Запрещается эксплуатировать специальный подвижной состав с неисправностями, указанными в Правилах технической эксплуатации механического оборудования доменных (сталеплавильных) цехов, а также с неисправностями, при которых создается угроза безопасности движения.

13.6. Специальный подвижной состав и локомотивы, используемые для его перевозки, должны быть оборудованы однотипными сцеплениями.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

Глава 14. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

14.1. Основой организации движения поездов и маневровой работы являются требования технологии предприятия и единый технологический процесс работы железнодорожного транспорта предприятия и станции примыкания железной дороги Министерства путей сообщения.

Организация движения поездов и маневровой работы осуществляется по графикам, обеспечивающим: своевременную перевозку грузов для выполнения технологического процесса предприятия; безопасность движения поездов, маневровой работы и безопасность людей; выполнение плана перевозок; наиболее выгодное использование подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств; согласованность работы железнодорожного транспорта предприятия и железной дороги МПС; ритмичность в работе станций и участков и наилучшее использование их пропускной способности; возможность производства работ по текущему содержанию пути, сооружений, устройств электроснабжения, СЦБ и связи; наиболее эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности станций.

14.2. В зависимости от условий работы железнодорожного транспорта и особенностей технологии обслуживаемого производства на предприятиях применяются графики, регламентирующие транспортное обслуживание основного производства (движения, контактные, агрегатные и другие).

14.3. Каждому поезду присваивается номер.

Назначение и отмена поездов производятся начальником смены железнодорожного цеха (диспетчером) в порядке, установленном начальником железнодорожного цеха.

14.4. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении. Движение поездов, не выходящих на пути МПС, может производиться по местному времени. В служебных помещениях должны быть установлены часы. Показания времени на часах должно быть одинаковым на всех станциях.

Поездной диспетчер, приняв дежурство, обязан произвести сверку часов с дежурными по станциям, постам, депо и др.

Глава 15. РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ

15.1. Движение поездов производится с разграничением их отдельными пунктами.

Раздельными пунктами являются станции, посты, а при автоблокировке - проходные светофоры. Железнодорожные пути предприятия, не имеющие раздельных пунктов, рассматриваются как станции, и движение на них производится маневровым порядком.

15.2. Границами станции являются:

на однопутных участках - входные светофоры;

на двухпутных участках - по каждому в отдельности пути - входной светофор, а при отсутствии его - сигнальный знак "Граница станции";

границы двух смежных раздельных пунктов могут совпадать; в таких случаях границами этих раздельных пунктов являются входной светофор или знак "Граница станции", установленные в створе.

Если по местным условиям невозможно обозначить границы раздельных пунктов входным светофором или знаком "Граница станции", то между этими раздельными пунктами граница устанавливается по предельным столбикам или стыкам рамных рельсов, определяемых начальником железнодорожного цеха.

15.3. Каждый раздельный пункт должен иметь наименование или номер.

15.4. Железнодорожные пути делятся на:

главные на перегонах;

станционные пути, в том числе главные пути на станциях;

специальные.

15.5. На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый путь должны иметь номер.

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

Глава 16. ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОТЫ СТАНЦИИ

Общие требования

16.1. Порядок использования технических средств станции устанавливается технико-распорядительным актом, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный прием, отправление и проследование поездов по станции, безопасность внутростанционной маневровой работы и соблюдение техники безопасности.

Форма технико-распорядительного акта и инструкция по его составлению утверждаются Транспортным управлением.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех служб железнодорожного цеха, а также производственных цехов и участков, связанных с работой железнодорожного транспорта на данной станции.

16.2. Технико-распорядительный акт станции составляется начальником станции строго в соответствии с настоящими Правилами, другими документами, регламентирующими работу железнодорожного транспорта, и утверждается начальником железнодорожного цеха. К технико-распорядительному акту станции прилагаются необходимые инструкции и схемы.

Копии технико-распорядительных актов или выписки из них, заверенные начальником станции, должны находиться в помещениях дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурных сортировочных горок, исполнительных постов централизации, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и на пунктах технического обслуживания локомотивов и вагонов, у клиентуры, а также работников производственных цехов и участков, связанных с движением поездов и маневровой работой. Выписки должны содержать сведения, необходимые для соответствующих работников.

Эксплуатация стрелочных переводов

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

Нормальным положением для стрелок является:

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

входных на главных путях станций однопутных линий - направление с каждого конца станции на разные

пути;

всех остальных на главных путях перегонов и станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, к вагоноопрокидывателям и к устройствам по восстановлению сыпучести грузов, - направление по соответствующим главным путям;

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

В отдельных районах станций и постов разрешается стрелки не устанавливать в нормальное положение. Перечень таких стрелок определяется начальником железнодорожного цеха.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах нецентрализованных стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации и должно быть указано в ТРА станции и выписках из него.

Стрелки в другое положение переводятся:

при приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;

при маневровой работе;

при занятии путей подвижным составом;

при необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных путях;

при очистке, проверке и ремонте стрелок.

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

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

Порядок содержания в эксплуатации такого стрелочного перевода устанавливается технико-распорядительным актом станции.

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

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

Порядок обслуживания таких стрелок определяется технико-распорядительным актом станции.

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

16.6. Для контроля за работой дежурных стрелочных постов на станциях с большим путевым развитием или значительным объемом работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста. На станциях, перечень которых устанавливается начальником железнодорожного цеха, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться для непосредственного обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов этого района.

16.7. Порядок хранения ключей от ответственных стрелок (ведущих на пути, выделенных для стоянки вагонов с разрядными грузами, восстановительных поездов, предохранительных и улавливающих тупиков и т.п.) устанавливается технико-распорядительным актом станции.

16.8. Перевод централизованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов и при маневровой работе производится дежурным по станции или по его указанию оператором поста централизации.

В случаях передачи стрелок с центрального на местное управление допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, начальником станции, работниками локомотивного, вагонного депо, приема-сдатчиками груза и другими работниками, определяемыми начальником железнодорожного цеха.

Перед переводом централизованной стрелки, переданной на местное управление и переводимой с колонки местного управления (или переводимой курбелем) и не имеющей контроля свободности стрелочного участка, обслуживающий ее работник должен убедиться в том, что стрелочный перевод не занят подвижным составом.

Перевод нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производится дежурным стрелочного поста, старшим дежурным стрелочного поста или дежурным по станции при обслуживании им стрелок.

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

Перевод нецентрализованных стрелок при маневровых передвижениях производится сигналистами, дежурными стрелочного поста или другими работниками по распоряжению лица, руководящего маневрами.

Перечень стрелок, не обслуживаемых сигналистами или дежурными стрелочного поста, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, указывается в техническо-распорядительном акте станции.

16.9. Распоряжение дежурного по станции или старшего дежурного стрелочного поста о переводе стрелок при приготовлении маршрута должно быть повторено оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста для убеждения в том, что это распоряжение понято правильно. По выполнении распоряжения оператор поста централизации или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом лицу, давшему распоряжение.

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

16.10. При необходимости выполнения работ по ремонту на стрелочном переводе сигналист или дежурный стрелочного поста может допустить к производству ремонта работников службы пути или СЦБ и связи только с разрешения дежурного по станции.

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

16.11. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов нецентрализованных стрелочных переводов и глухих пересечений осуществляются обслуживающими их дежурными стрелочного поста.

Порядок контроля технического состояния, чистки, смазывания, закрепления и замены отдельных болтов устанавливается:

централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежурных стрелочного поста, и глухих пересечений - начальником железнодорожного цеха;

стрелочных переводов и глухих пересечений, переданных в ведение производственных цехов и участков, - руководителем предприятия.

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

16.12. Разрешается возлагать на дежурных малодетальных стрелочных постов кроме их основной работы выполнение обязанностей работников других профессий (дежурных по малодетальным, близкорасположенным переездам и других работников). Перечень таких стрелочных постов, а также порядок работы дежурных стрелочных постов, обеспечивающий безопасность движения, устанавливаются начальником железнодорожного цеха.

Маневровая работа

16.13. Маневровая работа производится по установленному технологическому процессу работы станций и по плану, обеспечивающему:

потребность в технологических перевозках и бесперебойном обслуживании цехов, складов и других подразделений предприятия;

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

бесперебойный прием поездов на станцию и их расформирование;

своевременное формирование и отправление поездов;

наилучшее использование маневровых средств и технических устройств;

безопасность движения, безопасность людей, сохранность подвижного состава и перевозимого груза.

16.14. Маневры на станционных путях должны производиться по указанию только одного работника - дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера.

Маневры на путях локомотивных и вагонных депо и других путях ремонта подвижного состава могут

производиться только под наблюдением и по личным указаниям дежурного по депо или другого лица, которому поручено руководство маневрами на этих путях.

Маневры в пределах производственных цехов и участков производятся по распоряжению ответственного по транспорту соответствующего цеха или участка.

Разграничение районов руководства маневровой работой, а также распределение обязанностей между работниками по выполнению маневров устанавливается технико-распорядительным актом станции.

16.15. Запрещается машинисту приводить в движение локомотив, не зная плана работы и не получив 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 должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора для выезда на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

На станциях с электрической централизацией стрелок и сигналов в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление въезд и работа в таком районе осуществляются по сигналам работника, на которого возложен перевод стрелок при разрешающих показаниях маневровых светофоров. Выезд из района местного управления при закрытом положении маневрового светофора осуществляется по разрешению дежурного по станции, переданного по радиосвязи или двусторонней парковой связи.

При движении по централизованным стрелкам и невозможности открытия маневровых светофоров (вследствие неисправности, ложной занятости изолированного стрелочного участка и др.), а также по нецентрализованным стрелкам, не обслуживаемым дежурными стрелочного поста, машинист локомотива руководствуется сигналами составительской бригады, показаниями стрелочных указателей и положением стрелочных остряков.

Маневровыми передвижениями локомотивов, не обслуживаемых составительской бригадой, руководит станционная составительская бригада или работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе.

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

16.16. Основными средствами передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь и устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе осуществляется светофорами, ручными сигнальными приборами.

Задание на приготовление маневровых маршрутов может подаваться по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи, сочетанием звуков различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами в порядке, установленном технико-распорядительным актом станции.

16.17. Маневры производятся со скоростью не более:

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

25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям;

при движении порожних шлаковозов;

15 км/ч - при движении груженых шлаковозов, а также груженых и порожних чугуновозов грузоподъемностью до 100 т; при движении груженых и порожних тележек для изложниц;

10 км/ч - при движении вагонов с разрядными грузами;

5 км/ч - при движении груженых и порожних чугуновозов грузоподъемностью до 100 т по путям налива и слива и по стрелочным переводам, а также груженых и порожних чугуновозов грузоподъемностью свыше 100 т, в т.ч. миксерного типа; при движении тележек для мульт; при движении в зданиях цехов, в пределах открытых и закрытых складов, у фронтов погрузки-выгрузки, а также при подходе отцепы вагонов к другому отцепу в подгорочном парке и при маневрах толчками;

3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам; при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель и при передвижении вагонов по вагонным весам <*>.

<*> Если весы по своим конструктивным особенностям позволяют передвижение по ним с большей скоростью, то максимальная скорость устанавливается в соответствии с паспортными данными этих весов и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Скорость движения по эстакадам устанавливается местной инструкцией в соответствии с проектом.

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

Скорость движения вагонов с негабаритными, тяжеловесными и длинномерными грузами устанавливается Инструкцией по перевозке негабаритных тяжеловесных и длинномерных грузов, утвержденной Министерством.

16.18. Для передвижения вагонов у фронтов погрузки-выгрузки, подачи и уборки их от отдельных агрегатов и устройств должны использоваться специальные маневровые средства (толкатели, дистанционно управляемые локомотивы, маневровые тележки, электролебедки и другие устройства), обеспечивающие безопасность движения, безопасность работников, связанных с маневровой и грузовой работой, сохранность подвижного состава, технических устройств и сооружений.

Порядок использования специальных маневровых средств устанавливается руководителем предприятия.

16.19. Маневры с пересечением главных путей, а также с выездом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по станции при закрытых соответствующих входных сигналах, ограждающих пути и стрелки, на которых производятся маневры.

16.20. Запрещаются маневры с выходом состава за границу станции на перегон на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту.

Маневры с выходом состава за границу станции по правильному пути на двухпутных участках допускаются по разрешению дежурного по станции.

16.21. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода вагонов на перегон, могут производиться только с постановкой локомотива со стороны спуска, а в необходимых случаях - с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих такие пути, устанавливается техническо-распорядительным актом станции.

16.22. При производстве маневров в районе расположения стрелок, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, разрешается перевод этих стрелок работниками локомотивных и составительских бригад, а также другими работниками, выполняющими их функции.

16.23. Перед заездами маневровых локомотивов, кранов и других самоходных единиц на железнодорожном ходу в районы, где имеются стрелки, не обслуживаемые дежурными стрелочного поста, а также при возвращении из таких районов, составитель поездов, а при его отсутствии - локомотивная бригада (машинист самоходной единицы) должны согласовать с дежурным по станции свои действия.

Порядок согласования устанавливается техническо-распорядительным актом станции.

16.24. Руководитель маневров перед заездом в район, не обслуживаемый дежурными стрелочного поста, обязан:

согласовать план работы с составительской или локомотивной бригадой работающего в этом районе локомотива;

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

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

16.25. Запрещается производить маневры толчками, а также распускать с горки:

вагоны с грузами отдельных категорий, требующие особой осторожности (по перечню, установленному МПС и Транспортным управлением);

платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени (при погрузке грузов назначением на сеть МПС) и соответствующие им степени негабаритности, установленные Инструкцией по перевозкам негабаритных,

тяжеловесных и длинномерных грузов по железнодорожным путям на предприятиях системы Минчермета СССР;

локомотивы в недействующем состоянии, краны на железнодорожном ходу;

специальный подвижный состав и думпкары;

подвижной состав, имеющий трафарет "С горки не спускать".

16.26. Подвижной состав на станционных путях должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками или сигналами. Стоящие на станции вагоны должны быть сцеплены и надежно закреплены от ухода ручными тормозами или тормозными башмаками или другими установленными Министерством средствами закрепления.

Необходимость и порядок закрепления вагонов и составов устанавливаются в Инструкции по движению поездов и маневровой работе и указываются в техническо-распорядительном акте станции.

16.27. Вагоны с грузами отдельных категорий, требующие особой осторожности (по перечню, утвержденному Транспортным управлением) при производстве маневров, должны перевозиться с особой осторожностью. Порядок перевозки устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Вагоны с разрядными грузами и цистерны со сжиженными газами при стоянке на станции вне поездов должны устанавливаться на специально выделенных путях. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены тормозными башмаками и ограждены переносными сигналами остановки.

При нахождении вагонов с разрядными грузами и цистерн со сжиженными газами под накоплением на путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, установленные в Инструкции по движению поездов и маневровой работе.

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

16.28. Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить только один работник - руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение.

Работники, на которых возлагаются обязанности руководителей маневров в каждом маневровом районе, устанавливаются техническо-распорядительным актом станции.

Маневровая работа производится составительской бригадой, одним составителем или локомотивной бригадой.

Допускается производство маневровой работы с привлечением работников производственных цехов и участков в порядке, установленном руководителем предприятия.

16.29. Руководитель маневров обязан:

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

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

обеспечить подачу подвижного состава к производственным участкам в соответствии с действующими на предприятии графиками (контактными и другими);

при расформировании и формировании поездов и составов применять прогрессивные методы маневровой работы;

организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, безопасность людей, сохранность подвижного состава и перевозимых грузов;

при нахождении впереди маневрового состава, движущегося вагонами вперед, следить за правильностью подготовленного маршрута, подаваемыми сигналами и немедленно принимать меры к остановке в случае возникновения опасности для людей и препятствий для движения.

16.30. Локомотивная бригада при производстве маневров обязана:

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

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

внимательно следить за людьми, находящимися на путях, положением стрелок и расположением подвижного состава. Немедленно принимать меры к остановке состава или локомотива в случае опасности для людей и при обнаружении неисправностей и препятствий, угрожающих безопасности движения;

обеспечить безопасность локомотивосоставительской бригады;

обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

Управление локомотивом при маневрах осуществляется машинистом. Передача управления

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

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

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

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

16.32. При маневрах в местах работы путевых бригад, с пересечением переездов, на путях складов, производственных цехов предприятий, вагонных и локомотивных депо, мастерских и т.п. составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении к находящимся около пути или на платформах людям.

В этих случаях конкретные обязанности работников предприятия по обеспечению безопасности движения и безопасности людей устанавливаются руководителем предприятия.

16.33. При маневровых передвижениях место нахождения руководителя маневров, порядок передачи указаний о передвижениях и меры по обеспечению безопасности движения устанавливаются технико-распорядительным актом станции.

Формирование поездов

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

Поезда, обращающиеся в пределах предприятия, формируются в соответствии с настоящими Правилами и схемой формирования, утверждаемой начальником железнодорожного цеха.

16.35. Нормы веса и длины поездов устанавливаются начальником железнодорожного цеха на основании тяговых расчетов и опытных поездок с учетом технологических требований обслуживаемых транспортом цехов и участков.

Отправление тяжеловесных поездов допускается по разрешению начальника смены железнодорожного цеха (поездного диспетчера) в порядке, установленном начальником железнодорожного цеха.

16.36. Длина поезда не должна превышать полезной длины приемоотправочных путей на участке его обращения.

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

16.37. Запрещается ставить в поезда:

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

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности (с учетом допускаемого перегруза), с односторонней погрузкой или с односторонним остатком груза;

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

ковши, налитые сверх установленных норм;

платформы и полувагоны парка МПС с грузами, загруженными с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;

хопперы (в том числе коксовозы, окатышевозы, агловозы и др.) с открытыми разгрузочными люками;

платформы с незакрытыми бортами, полувагоны с открытыми люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма, а также думпкары с открытыми бортами, кроме случаев, когда передвижение указанных вагонов разрешается местными инструкциями;

порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями, цистерны, цементовозы и другой подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

вагоны для перевозки жидкого битума с не очищенными от битума колесными парами по кругу катания;

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

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

цистерны с признаками течи;

думпкары с неисправным механизмом опрокидывания, если имеется угроза самоопрокидывания.

Порядок постановки в поезда вагонов с опасными грузами и специального подвижного состава устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

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

16.39. В поездах, обращающихся между отдельными пунктами предприятия, вагоны с грузами по перечню, утвержденному Транспортным управлением, требующими особой осторожности, должны иметь прикрытие от локомотива в соответствии с нормами, установленными Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

16.40. Порядок размещения в поездах вагонов с разрядными, опасными и легкогорючими грузами, а также нормы прикрытия устанавливаются в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Перечень разрядных, опасных и легкогорючих грузов, перевозка которых требует особой осторожности, устанавливается МПС и Транспортным управлением.

16.41. Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами, отправляемыми на дороги МПС, устанавливается в соответствии с инструкциями, действующими в МПС. Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами, обращающимися внутри предприятия, устанавливается Министерством.

16.42. Необходимость и порядок постановки в поездах вагонов с тормозными площадками определяется начальником железнодорожного цеха.

Порядок включения тормозов в поездах

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

16.44. В поездах, обращающихся в пределах предприятия, обеспечение тормозами должно соответствовать весу поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

Потребность в тормозах для поездов, обращающихся на участках предприятия, определяется начальником железнодорожного цеха в соответствии с нормами обеспечения поездов тормозными средствами, устанавливаемыми Министерством.

В зависимости от технического оснащения подвижного состава тормозными средствами Министерство устанавливает:

наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т веса поезда;

расчетные нормы нажатия тормозных колодок на оси подвижного состава;

нормы обеспечения поездов ручными тормозами и другие данные, необходимые для производства тормозных расчетов.

16.45. Опробование автотормозов в поездах производится полное и сокращенное.

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

на станциях формирования перед отправлением поезда;

после смены локомотива;

на станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками (кроме предприятий открытых горных разработок), где поезд останавливается по техническим причинам;

в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок.

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

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

после всякого разъединения рукавов в составе поезда, соединения рукавов вследствие прицепки вагонов, а также после перекрытия концевого крана в составе;

после перемены кабины управления;

при смене локомотивных бригад (кроме предприятий открытых горных разработок).

После производства полного или сокращенного опробования автотормозов в пути следования, кроме того, производится проверка их действия без остановки поезда путем снижения давления в тормозной магистрали до получения тормозного эффекта.

16.46. После полного опробования в поезде автотормозов осмотрщик-автоматчик или осмотрщик вагонов, а на станциях, где эти должности не предусмотрены, составитель вручают машинисту локомотива справку установленной формы об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии. Отметки об опробовании автотормозов могут производиться в специальной книге, находящейся на локомотиве. Форма такой книги утверждается Транспортным управлением.

На станциях, где должности осмотрщика-автоматчика и осмотрщика вагонов не предусмотрены, а поезда составительской бригадой не сопровождаются, опробование автотормозов производится локомотивной бригадой или другими работниками, обученными выполнению операций по опробованию автотормозов (перечень должностей таких работников устанавливается начальником железнодорожного цеха).

Снаряжение поездов

16.47. Поезда с разрядными грузами снабжаются противопожарными средствами и противогазами по нормам, утвержденным Транспортным управлением.

16.48. Все локомотивы должны быть снабжены средствами пожаротушения и в необходимых случаях по указанию начальника железнодорожного цеха - подъемными средствами.

На предприятиях открытых горных разработок наличие подъемных средств на локомотивах обязательно.

Локомотивы, кроме того, должны быть снабжены тормозными башмаками в соответствии с нормами, предусмотренными в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на случай необходимости закрепления состава на перегоне при порче автотормозов.

Обслуживание поездов

16.49. Поезда обслуживаются локомотивной бригадой или локомотивной бригадой и составителем.

Изменение количественного состава локомотивосоставительских бригад в зависимости от местных условий работы определяется руководителем предприятия в порядке, установленном Министерством.

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

16.51. Запрещается проезд на локомотиве лиц, не входящих в состав локомотивосоставительской бригады, кроме работников, проезд которым разрешен начальником железнодорожного цеха, но не более трех человек одновременно.

Постановка локомотивов в поезда

16.52. Действующие локомотивы ставятся в голове или хвосте поезда в зависимости от условий производства работ и организации движения; в необходимых случаях разрешается постановка локомотива в середине состава.

Место постановки действующих локомотивов в поездах устанавливается местной инструкцией.

16.53. В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку, ведущим ставится локомотив, имеющий более мощные компрессоры.

16.54. Порядок прицепки и количество прицепленных вагонов к одиночно следующим локомотивам устанавливается начальником железнодорожного цеха.

Глава 17. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

Общие требования

17.1. Движением поездов по перегонам должен руководить только один работник - поездной диспетчер

железнодорожного цеха, отвечающий за безопасное и своевременное продвижение поездов на обслуживаемом им участке. Приказы поездного диспетчера подлежат безоговорочному выполнению работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке.

Запрещается давать оперативные распоряжения по движению поездов на участке, помимо поездного диспетчера железнодорожного цеха.

17.2. Каждая станция в части руководства движением и каждый поезд должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника: станция - дежурного по станции (диспетчера), пост - дежурного по посту, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера, поезд - машиниста локомотива (составителя).

На крупных станциях может быть несколько дежурных по станциям или постам, каждый из которых единолично распоряжается движением в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по станции, посту устанавливаются технико-распорядительным актом станции.

Порядок действий дежурных по станциям и поездных диспетчеров по выполнению операций, связанных с приемом и отправлением поездов, устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

На станциях составитель, сопровождающий поезд, и машинист локомотива поезда, не обслуживаемого составительской бригадой, подчиняются указаниям дежурного по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера.

17.3. Дежурный по станции обязан обеспечить безопасность движения поездов и производства маневровой работы, наличие и готовность свободных путей для своевременного приема поездов, выполнение графика движения поездов, контактного графика, сменного плана работы, а также безопасность работников смены.

Занятие приемоотправочных путей отдельными вагонами, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под погрузку, выгрузку, ремонт и другие операции, как правило, не допускается. Временное занятие этих путей отдельными вагонами может быть допущено только с согласия поездного диспетчера железнодорожного цеха.

Запрещается занимать улавливающие и предохранительные тупики подвижным составом.

17.4. Начальник станции должен обеспечить безопасность движения поездов, производства маневровой работы и безопасность труда работников станции, своевременное обслуживание перевозками производственных цехов и участков, выполнение установленных норм оборота вагонов, исправное содержание и эффективное использование технических средств на станции.

Начальник станции обязан контролировать работу дежурных по станции, операторов постов централизации, сигналистов и дежурных стрелочных постов по выполнению операций, связанных с приемом и отправлением поездов и производством маневров, особенно в условиях нарушения нормальной работы СЦБ.

17.5. Правом входа в помещение дежурного по станции (маневрового диспетчера) пользуются только начальник станции, лица, непосредственно работающие или выполняющие свои должностные обязанности совместно с дежурным по станции (маневровым диспетчером), а также работники, контролирующие их работу и исправность приборов управления.

17.6. Движение пассажирских поездов по железнодорожным путям предприятий не разрешается.

При необходимости пассажирские перевозки разрешаются Министерством. Технические устройства, подвижной состав и организация пассажирских перевозок должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Союза ССР и другим документам, регламентирующим работу по перевозке пассажиров на магистральном железнодорожном транспорте.

Передвижение пассажирских поездов по путям транспортировки подвижного состава с горячими слитками, расплавленным металлом и жидким шлаком, а также по въездным траншеям и передвижным путям карьеров и отвалов категорически запрещается.

Прием поездов

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

Допускается прием поездов маневровым порядком на частично занятые подвижным составом пути, а также непосредственно к технологическим участкам производства по маневровому сигналу, установленному

на мачте входного (маршрутного) светофора. Таким же порядком в необходимых случаях допускается прием восстановительных поездов, одиночных локомотивов, снегоочистителей, дрезин несъемного типа, а также хозяйственных поездов и путевых машин. Порядок приема этих поездов и меры безопасности движения при этом устанавливаются начальником железнодорожного цеха.

17.8. Запрещается дежурному по станции открывать 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 должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой прибывающего поезда, а на станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, - дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом прибывающего поезда. На участках с постоянным движением вагонами вперед, а также движением попеременно вагонами или локомотивами вперед входной светофор должен закрываться после прохода его всем составом.

Прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу или по приказу дежурного по станции.

Скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу или по приказу дежурного по станции должна быть не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего следования.

17.9. Дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией поездной диспетчер перед приемом поезда обязан:

- прекратить маневры с выходом на путь и маршрут приема поезда;
- убедиться в свободности пути приема поезда;
- приготовить маршрут приема поезда;
- открыть входной светофор.

17.10. Возможность одновременного приема поездов противоположных направлений и порядок, обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих подходы с затяжными спусками, устанавливаются технико-распорядительным актом станции с учетом профиля подходов, путевого развития и условий работы станций.

17.11. Прибывающий на станцию поезд должен быть остановлен между выходным светофором и предельным столбиком пути приема, а там, где нет выходного светофора, - между предельными столбиками.

В случае, если хвост поезда останется за предельным столбиком, дежурный по станции принимает меры к установке поезда в границах пути приема. Если поезд установить в границах полезной длины пути приема невозможно, дежурный по станции обязан принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижении подвижного состава по смежным путям. Порядок приема длинносоставных поездов устанавливается начальником железнодорожного цеха.

Поезд, прибывающий на частично занятый путь, должен остановиться между подвижным составом, стоящим на пути приема, и предельным столбиком. При этом расстояние между прибывшим поездом и стоящим на пути подвижным составом должно быть не менее 10 м.

17.12. Дежурный по станции встречает прибывающий поезд, следя за его состоянием, наличием на нем необходимых сигналов.

На станциях, где по местным условиям дежурный по станции не может встречать поезда, в прибытии поезда в полном составе он убеждается по докладу дежурного стрелочного поста или других работников, установленных технико-распорядительным актом станции.

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по станции, и на станциях с электрической централизацией стрелок и сигналов, где дежурный по станции по местным условиям не может встречать поезда и нет других работников, прибытие поездов контролируется по показаниям приборов управления.

Перечень станций, где дежурные по станции могут не встречать поезда, условия обеспечения безопасности движения по приему поездов устанавливаются начальником железнодорожного цеха.

17.13. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции обязан отметить в журнале движения поездов или на графике исполненного движения и немедленно

сообщить дежурному по соседней станции, отправившей поезд, и поезвному диспетчеру. Кроме того, дежурный по станции должен обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную систему управления.

Отправление поездов

17.14. Дежурному по станции запрещается отправлять поезда на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия дежурного по станции, на которую отправляется поезд.

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.

Порядок отправления поездов по неправильному пути на двухпутных участках устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, отправление поездов производится по указанию поездного диспетчера.

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

17.15. Дежурный по станции, а на участках с диспетчерской централизацией - поездной диспетчер перед отправлением поезда обязан:

убедиться в свободности перегона, а при автоматической блокировке - первого блок-участка;

прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;

приготовить маршрут отправления;

открыть выходной светофор или вручить машинисту разрешение на занятие перегона.

17.16. Запрещается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по станции.

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда служат:

разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с путей, где не имеется выходных светофоров, - письменное разрешение установленной формы;

разрешение дежурного по станции, переданное по радиосвязи с автоматической регистрацией переговоров или регистрацией в настольном журнале движения поездов;

жезл.

Для хозяйственных поездов и подталкивающих локомотивов, возвращающихся на станцию отправления, кроме того, выдается ключ-жезл, принадлежащий данному перегону.

17.17. Запрещается дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поезвному диспетчеру открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, а на станциях формирования поездов или станциях, где производилась прицепка или отцепка вагонов в хвосте поезда, кроме того, в наличии хвостовых сигналов.

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

Выходной светофор должен закрываться автоматически после прохода его первой колесной парой отправляющегося поезда, а на участках с постоянным движением вагонами вперед, а также при движении попеременно вагонами или локомотивом вперед - после прохода светофора всем составом отправившегося поезда.

На станциях, не имеющих электрических рельсовых цепей, выходной светофор должен закрываться дежурным по станции, оператором поста централизации или дежурным стрелочного поста после прохода светофора всем составом отправившегося поезда.

17.18. Письменные разрешения на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора вручаются машинисту локомотива дежурным по станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда или других работников, установленных технико-распорядительным актом станции.

Машинист обязан убедиться в правильности полученного разрешения на занятие перегона.

На отдельных станциях в порядке, установленном техническо-распорядительным актом, допускается выдача дежурным по станции разрешения на занятие перегона параллельно с выполнением операций по приготовлению маршрута отправления.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона устанавливается техническо-распорядительным актом станции.

17.19. При отправлении поезда со станционных путей при запрещающем выходном сигнале, а также с путей, не имеющих выходных сигналов, запрещается машинисту локомотива при наличии разрешения на занятие перегона приводить в движение поезд без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по станции либо по его указанию дежурным по посту, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигнальником или составителем поездов. Порядок подачи сигнала отправления указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Перед приведением поезда в движение машинист локомотива и его помощник должны проверить, не подаются ли с поезда или работниками станции сигналы остановки.

17.20. Возможность одновременного отправления и приема поездов, следующих в том же направлении, и порядок, обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих подходы с затяжными спусками, устанавливаются техническо-распорядительным актом станции с учетом профиля подхода, путевого развития и условий работы станции.

17.21. Дежурный по станции, как правило, провожает отправляемый или следующий безостановочно по станции поезд, следя за исправным его состоянием, наличием и правильным показанием установленных поездных сигналов.

Об отправлении поезда в полном составе дежурный по станции убеждается лично по докладу дежурного стрелочного поста или другого работника, установленного техническо-распорядительным актом станции.

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

Перечень станций, где дежурные по станции могут не провожать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при отправлении поездов устанавливаются начальником железнодорожного цеха.

Работник, провожающий поезд, обязан убедиться, что поезд проследовал в полном порядке.

17.22. Работники станций перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы станции, техническо-распорядительным актом и схемой формирования поездов проверить правильность формирования поезда, правильность погрузки и крепления грузов, убедиться в том, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы.

Ответственность соответствующих работников станции за правильность формирования поезда, навешивание и снятие поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост или голову поезда, устанавливается начальником железнодорожного цеха.

Допускается движение поездов без хвостовых сигналов. При этом порядок и способы проверки отправления и прибытия поезда в полном составе определяются начальником железнодорожного цеха и указываются в техническо-распорядительном акте станции.

17.23. Время фактического отправления или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции обязан отметить в журнале движения поездов или на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по станции, на которую отправлен поезд, и поездному диспетчеру, а при необходимости передать и другие данные, характеризующие состав поезда. Кроме того, дежурный по станции должен обеспечить передачу необходимых данных о поезде в автоматизированную систему управления.

Средства сигнализации и связи при движении поездов

17.24. Средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоматическая и полуавтоматическая блокировки.

Впредь до реконструкции на малодеятельных участках в качестве средств связи при движении поездов могут применяться электро-железная система и телефон.

На малодеятельных участках допускается движение поездов:

- по приказам поездного диспетчера;
- при посредстве одного жезла;

при посредстве одного локомотива.

17.25. При автоматической блокировке:

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

после остановки поезда перед проходным светофором с красным сигналом, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впередилежащий блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впередилежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающий сигнал, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

17.26. При полуавтоматической блокировке:

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

на однопутных участках для открытия выходного светофора необходимо предварительно получить от дежурного по соседней станции, на которую отправляется поезд, согласие.

17.27. При электрожелезнодорожной системе:

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

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

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

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

Запрещается:

запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением безостановочного пропуска поездов или стоянок их по расписанию не более 5 мин.;

хранить действующие жезлы не вложенными в аппарат;

проводить жезл на соседний перегон.

17.28. При телефонных средствах связи разрешением на занятие поездом перегона служит письменное разрешение.

На однопутных перегонах, а также двухпутных при отправлении по неправильному пути до выдачи письменного разрешения машинисту локомотива дежурный по станции должен получить согласие дежурного по соседней станции на отправление поезда.

На двухпутных перегонах при отправлении по правильному пути выдача письменного разрешения производится после получения извещения о прибытии на соседнюю станцию ранее отправленного поезда.

При автоматической регистрации переговоров дежурных по станциям, ограничивающих перегон, с машинистами локомотивов по радиосвязи разрешением на отправление поездов и занятие ими перегонов (без выдачи письменных разрешений) являются:

на однопутных перегонах, а также двухпутных и многопутных при отправлении по неправильному пути - согласие дежурного по станции приема поезда и разрешение дежурного по станции отправления, переданные машинисту по радиосвязи;

на двухпутных перегонах при отправлении по правильному пути - разрешение дежурного по станции отправления, переданное машинисту по радиосвязи.

Автоматическая регистрация переговоров фиксирует текст разрешения (соответствующего тексту письменного разрешения), переданного машинисту дежурным по станции отправления, согласие дежурного по станции приема и подтверждение машинистом получения разрешения.

17.29. При наличии автоматической регистрации переговоров аналогичным порядком производится отправление поездов и в случаях перехода на телефонные средства связи при неисправности автоматической, полуавтоматической блокировки, электрожелезнодорожной системы, неисправности выходного

(маршрутного) светофора; при отправлении поездов с путей, не имеющих выходных светофоров, а также неисправности или отсутствии маршрутного указателя пути отправления на групповом светофоре.

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

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи устанавливается в Инструкции по движению поездов и маневровой работе.

17.31. Между двумя отдельными пунктами, границами которых являются стык рамного рельса или предельные столбики, осуществляется движение маневровым порядком.

Порядок движения поездов

17.32. Скорость движения поездов по перегонам устанавливается начальником железнодорожного цеха и утверждается руководителем предприятия.

Скорость движения поездов определяется исходя из состояния, плана и профиля пути, конструктивных возможностей подвижного состава, веса обращающихся поездов, обеспечения их тормозными средствами и других условий обеспечения безопасности движения (условий видимости, наличия пересечений дорог и др.).

При определении скорости движения поездов учитываются требования безопасности, предъявляемые к перемещению технологических грузов и специального подвижного состава.

При движении поездов вагонами вперед скорость не должна превышать 25 км/ч, при ведении поездов тяговыми агрегатами - 35 км/ч.

Скорость движения при приеме поездов на тупиковые станционные пути, на частично занятые пути или к технологическим участкам производства не должна превышать 15 км/ч в начале пути приема.

Не должна превышать скорость:

25 км/ч - при движении порожних шлаковозов;

15 км/ч - при движении груженых шлаковозов, груженых и порожних чугуновозов грузоподъемностью до 100 т, а также груженых и порожних тележек для изложниц;

10 км/ч - при движении чугуновозных ковшей миксерного типа;

5 км/ч - при движении составов с тележками для мульд, чугуновозов грузоподъемностью свыше 100 т.

17.33. В случае, когда при следовании поездов необходимо обеспечивать особую бдительность локомотивосоставительских бригад, на поезда выдаются письменные предупреждения.

При наличии радиосвязи с автоматической регистрацией переговоров разрешается выдавать предупреждения по радиосвязи. Порядок выдачи таких предупреждений устанавливается начальником железнодорожного цеха.

Предупреждения выдаются:

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

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

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

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

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

при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов; во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивосоставительские бригады об особых условиях следования поезда.

Выдача предупреждений на поезда производится в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

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

Допускается движение поездов по неправильному пути. Меры обеспечения безопасности движения при

следовании поездов по неправильному пути устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Разрешается использование каждого из путей двухпутного перегона для постоянного двустороннего движения.

На многопутных линиях порядок движения по каждому главному пути устанавливается начальником железнодорожного цеха.

17.35. Следование поезда вагонами вперед на перегонах разрешается при наличии на первом по ходу вагоне составителя или другого лица, выполняющего его обязанности. Если при следовании вагонами вперед поезда составителем или лицом, выполняющим его обязанности, не сопровождаются, то меры безопасности устанавливаются руководителем предприятия.

На предприятиях открытых горных разработок при следовании специализированных поездов (вертушек), не сопровождаемых составителем, вагонами вперед первый по ходу вагон должен быть оборудован звуковым и в темное время - световым сигналами.

17.36. При необходимости поезда могут быть соединены и следовать с действующим локомотивом в голове и середине состава.

Организация движения таких поездов и порядок их следования устанавливаются начальником железнодорожного цеха.

17.37. Передвижение хозяйственных поездов на перегоне осуществляется по указанию руководителя работ или лица, им уполномоченного.

Порядок вождения поездов машинистами локомотивов <*>

<*> Порядок вождения поездов машинистами локомотивов распространяется и на машинистов самодвижущихся единиц на железнодорожном ходу при выходе их на перегон.

17.38. Машинист локомотива обязан:

хорошо знать конструкцию локомотива, профиль своего участка, расположение на нем постоянных сигналов и сигнальных знаков и их значение, действующие графики, техническо-распорядительные акты станций и местные инструкции;

при приемке локомотива убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи, проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств и устройств;

обеспечивать безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения.

17.39. После прицепки локомотива к составу машинист обязан:

убедиться в правильности сцепления локомотива с первым вагоном состава и соединении воздушных рукавов и электропроводки, а также в открытии концевых кранов между ними;

проверить давление в тормозной магистрали и убедиться в том, что падение давления не превышает установленных норм и опробовать автотормоза;

после полной пробы автотормозов получить справку или сделать запись в специальной книге об обеспечении поезда тормозами и убедиться в соответствии их установленным нормам;

убедиться, что радиостанция включена.

17.40. При ведении поезда локомотивная бригада обязана:

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

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

наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива;

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

при входе на станцию и проходе по станционным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью пути и сигналами, подаваемыми работниками станций, а также за движением поездов и маневровых локомотивов на смежных путях, принимая немедленные меры к остановке при угрозе безопасности движения.

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

В случаях обнаружения в пути следования неисправности сигналов автоблокировки, повреждения пути, контактной сети и других сооружений и устройств, неисправности в поездах, следующих по смежным путям, машинист обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру, а при необходимости - и машинисту поезда, следующего по смежному пути.

При необходимости остановки на станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая выходного сигнала пути приема (при его отсутствии - предельного столбика). Не доезжая до них, машинист может остановить поезд только, если убежден, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

17.41. При ведении поезда машинист должен:

иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и магистрали ниже установленных норм;

при запрещающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью не более установленной для данного сигнала;

при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить все имеющиеся в его распоряжении средства экстренного торможения для остановки поезда на расстоянии не более тормозного пути для данного места;

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

17.42. В пути следования машинисту запрещается:

превышать установленные скорости;

отвлекаться от управления локомотивом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и свободностью пути;

передавать управление локомотивом помощнику в условиях плохой видимости или на участках с неблагоприятным профилем, требующих ведения поезда с особой бдительностью.

17.43. В пути следования локомотивосоставительская бригада осуществляет наблюдение за состоянием вагонов и грузов в поезде. При обнаружении неисправности вагонов или развала грузов, угрожающих безопасности движения, локомотивосоставительская бригада обязана принять меры к остановке поезда и устранению обнаруженных неисправностей.

При движении составитель должен находиться на хвостовом или первом по ходу вагоне поезда.

В случаях, предусмотренных начальником железнодорожного цеха, допускается проезд составителя в другой части состава или в кабине машиниста локомотива.

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

Порядок работы подталкивающих локомотивов для каждого участка подталкивания устанавливается местной инструкцией.

Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне

17.45. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:

остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

привести в действие автотормоза поезда, а при необходимости - и ручной тормоз локомотива;

при наличии радиосвязи немедленно сообщить об остановке машинистам локомотивов, следующих по перегону, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и поезвному диспетчеру о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения;

при отсутствии радиосвязи сообщение дежурному по станции, или поезвному диспетчеру передать с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь;

если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием, выяснить ее

причину и возможность дальнейшего следования;

не допускать падения давления в главном резервуаре локомотива до 6 атм, а при невозможности - привести в действие ручной тормоз локомотива и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (составителем, руководителем работ в хозяйственном поезде). В поездах, где таких работников нет, помощник машиниста в необходимых случаях должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки в количестве, установленном начальником железнодорожного цеха;

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

При вынужденной остановке поезда на перегоне при движении поезда без сопровождения составителем машинист, кроме того, обязан привлечь для ограждения поезда работников других служб, оказавшихся вблизи, с предварительным инструктажем их о конкретных действиях.

При загромождении соседнего пути на перегонах этот путь немедленно ограждается помощником машиниста в первую очередь со стороны ожидаемого поезда установленным порядком.

17.46. При вынужденной остановке поезда составитель, а при его отсутствии помощник машиниста обязан:

привести в действие ручные тормоза, а в необходимых случаях по требованию машиниста уложить под колеса вагонов тормозные башмаки;

принять все возможные меры к устранению возникших для движения препятствий;

осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе;

проверить наличие хвостового сигнала (если такой сигнал предусмотрен);

в необходимых случаях оградить поезд и смежный путь.

Движение возобновляется машинистом после доклада составителя (помощника машиниста) о готовности поезда к дальнейшему следованию.

17.47. При остановке на перегоне машинисту локомотива запрещается приводить в движение локомотив без сигнала составителя или руководителя работы в случаях:

когда поезд был остановлен по сигналу составителя, руководителя работ;

при остановке поезда для выгрузки и погрузки грузов.

17.48. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится в случаях, если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи, немедленно после остановки поезда.

Во всех случаях немедленно должно быть ограждено место препятствия для движения поездов на смежном пути двухпутного или многопутного перегона и, в первую очередь, со стороны ожидаемого поезда.

Порядок ограждения устанавливается Инструкцией по сигнализации, а порядок действия работников - Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

17.49. При обслуживании локомотива одним машинистом порядок его действий при вынужденной остановке поезда на перегоне устанавливается начальником железнодорожного цеха.

17.50. Если поезд остановился на подъеме и в хвосте его нет подталкивающего локомотива, машинист в случае необходимости может осадить поезд на более легкий профиль того же перегона.

В этом случае, если первый по ходу вагон не оборудован устройствами звуковой и световой сигнализации, впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, составитель или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания должна быть не более 5 км/ч.

Осаживание не допускается:

во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудноразличимы;

на перегонах, оборудованных автоблокировкой;

если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи.

17.51. Поезд может быть возвращен с перегона обратно на станцию отправления только по распоряжению дежурного по этой станции в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

17.52. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, он выводится с перегона вспомогательным локомотивом в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе; инструкцией устанавливается и порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда.

17.53. Если затребован восстановительный поезд или вспомогательный локомотив, то остановившийся

поезд не может начать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет дано соответствующее разрешение на движение.

Порядок затребования, назначения и движения восстановительных поездов и вспомогательных локомотивов, а также их дальнейшего следования устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Движение съемных подвижных единиц

17.54. Движение съемных подвижных единиц производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона. На перегонах, имеющих тоннели или большие мосты, а также сложные план и профиль пути, порядок движения съемных единиц устанавливается начальником железнодорожного цеха. Движение съемных единиц не должно нарушать движения поездов.

Все съемные подвижные единицы, следующие по участкам с электрическими рельсовыми цепями, должны иметь оси колесных пар с электрической изоляцией.

Порядок движения съемных подвижных единиц устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРЕДПРИЯТИЙ СИСТЕМЫ МИНИСТЕРСТВА ЧЕРНОЙ МЕТАЛЛУРГИИ СССР

Блок-участок. Часть межстанционного перегона при автоблокировке, ограниченная проходными светофорами (границами блок-участков) или проходным светофором и входными светофорами станций, ограничивающих перегон.

Боковой путь. Путь, при входе на который подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу.

Внутренние пути. Пути, расположенные на территории предприятий (станционные; соединяющие между собой станции, посты; погрузочно-разгрузочные пути, подъезды к рабочим горизонтам карьеров; передвижные пути в забоях и на отвалах и др.).

Воздушный промежуток (изолирующее сопряжение). Сопряжение смежных участков контактной сети, при котором достигается электрическая изоляция этих участков один от другого. Воздушный промежуток выполняется так, чтобы при проходе токоприемника электроподвижного состава сопрягаемые участки электрически соединялись.

Въездная сигнализация. Сигнализация, применяемая для разрешения въезда и выезда подвижного состава в производственное помещение.

Габарит погрузки. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом подвижном составе при нахождении его на прямом горизонтальном пути.

Габарит подвижного состава. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться как груженный, так и порожний подвижной состав, установленный на прямом горизонтальном пути.

Габарит приближения строений. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутрь которого не должны заходить никакие части сооружений и устройств.

Исключение могут составлять лишь устройства, предназначенные для непосредственного взаимодействия их с подвижным составом (вагонные замедлители в рабочем состоянии, контактные провода с деталями крепления и др.).

Главные пути. Пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов.

Двусторонняя парковая связь. Устройства для передачи указаний по движению поездов, маневровой работе, осмотру вагонов и других операций машинистам локомотивов, составителям, дежурным стрелочного поста, работникам пути, пунктов технического обслуживания и др.

Дежурный по станции. Работник станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением

поездов, а также всеми другими передвижениями подвижного состава по главным и приемоотправочным путям станции, а где нет маневрового диспетчера - по остальным путям.

Примечание. В тексте настоящих Правил под термином "дежурный по станции" подразумеваются также другие работники, выполняющие обязанности дежурных по станции (маневровый диспетчер, дежурный по посту, посту ЭЦ и др.).

Искусственные сооружения. Условное название сооружений пути, возведение которых необходимо для прокладки железнодорожных путей в пересеченной местности, для сохранения земляного полотна от размыва и оползней, пропуска весенних вод и т.д. К искусственным сооружениям относятся мосты, путепроводы, эстакады, виадуки, тоннели, лотки, трубы под насыпями, подпорные стены.

Клиентура. Предприятия и организации (контрагенты МПС), пользующиеся услугами железнодорожного транспорта предприятия - владельца железнодорожного хозяйства, но административно не входящие в его состав.

Контактная сеть. Совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от фидеров к токоприемникам электроподвижного состава.

Локомотивы. Электровозы, тяговые агрегаты, тепловозы, мотовозы.

Локомотивная бригада. Работники, назначаемые для управления и обслуживания поездных или маневровых локомотивов.

Управление и обслуживание локомотива может производиться одним машинистом.

Малодейательные участки. Участки с размерами движения поездов не более 8 пар в сутки.

Маневровый диспетчер. Сменный руководитель маневровой работы на станции или в районе, а где нет дежурного по станции - распорядитель по приему и отправлению поездов.

Маневровый порядок движения (между отдельными пунктами). Движение маневровых составов между отдельными пунктами, границы которых совпадают.

Маневровый состав. Группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, производящим маневры.

Маневры. Передвижения подвижного состава, связанные с расформированием и формированием поездов, выполнением операций по обслуживанию производственных цехов и участков и других операций.

Начальник железнодорожного цеха. Руководитель железнодорожного транспорта предприятия.

Примечание. В тексте настоящих Правил под термином "Начальник железнодорожного цеха" подразумевается также и начальник управления железнодорожного транспорта.

Начальник станции. Руководитель станции. На предприятиях, где нет станций, обязанности начальника станции выполняет работник, назначаемый начальником железнодорожного цеха или руководителем предприятия.

Примечание. В тексте настоящих Правил под термином "Начальник станции" подразумевается также и начальник района, где станции объединены в районы.

Негабаритное место. Место, где не соблюдены требования габарита приближения строений.

Нейтральная вставка. Сопряжение смежных участков контактной сети, при котором во всех случаях при прохождении электроподвижного состава обеспечивается электрическая изоляция сопрягаемых участков.

Охранная стрелка. Стрелка, исключающая возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут.

Перегон. Часть железнодорожной линии, ограниченная смежными отдельными пунктами.

Переезд. Место пересечения железнодорожного пути в одном уровне автомобильными дорогами или дорогами другого назначения.

Подвижной состав. Локомотивы, вагоны, самодвижущиеся единицы на железнодорожном ходу, специальный подвижной состав.

Подталкивающий локомотив. Локомотив в хвосте поезда, назначенный в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона.

Подъездной путь. Путь, соединяющий пути предприятия или его отдельные производства, расположенные на обособленных площадках, с железными дорогами общей сети или другими предприятиями.

Поезд. Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами, имеющий установленные сигналы.

Локомотивы без вагонов и другие самодвижущиеся единицы на железнодорожном ходу несъемного типа, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

Поездной диспетчер. Сменный руководитель движением поездов на предприятии или в отдельном районе предприятия, обеспечивающий производственные цехи и участки перевозками в соответствии с контактными и другими графиками.

Примечание. В тексте настоящих Правил под термином "Поездной диспетчер" подразумеваются также другие работники, выполняющие обязанности поездных диспетчеров.

Пост. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие для обслуживания пунктов погрузки-выгрузки или производства маневровой работы.

В некоторых случаях такие посты организуются для регулирования движения поездов в местах пересечения железнодорожных путей.

Каждый пост приписывается к одной из станций предприятия.

Пост электрической централизации. Здание на станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов.

Предохранительный тупик. Тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов.

Пункт технического обслуживания. Специально выделенное место, оснащенное соответствующим технологическим оборудованием, на котором проводится комплекс операций (или отдельные операции) по поддержанию работоспособности подвижного состава.

Путевой знак. Постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий, а также местонахождения отдельных путевых сооружений и устройств.

Пути передвижные. Пути, периодически передвигаемые или переукладываемые в связи с требованиями технологии производства.

Пути специальные. Пути передвижения подвижного состава с расплавленным металлом, горячими слитками, жидким шлаком, слива ядохимикатов и др. (по перечню предприятий).

Рабочее состояние локомотива. Состояние локомотива, при котором он способен немедленно выполнять заданные функции с параметрами, установленными требованиями нормативно-технической документации.

Раздельный пункт. Пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки. Раздельными пунктами являются станции, обгонные пункты, разъезды, посты, проходные светофоры автоблокировки, разделяющие перегоны на отдельные блок-участки.

Руководитель маневров. Работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, производящего маневры, не имеет права приводить локомотив в движение.

Руководитель работ. Ответственное лицо, на которое возложено руководство работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах.

Самодвижущиеся единицы на железнодорожном ходу. Самоходные путевые машины, дрезины, краны на железнодорожном ходу.

Сигнал. Условный знак, при помощи которого подается определенный приказ или указание. Сигналы могут быть видимыми или звуковыми.

Сигнальный знак. Условный видимый знак, при помощи которого подается приказ или указание определенной категории работников. К сигнальным знакам относятся предельные столбики, знаки, указывающие границы станции, подачи свистка, отключения и включения тока и др.

Специализированный поезд. Поезд постоянного состава, который обращается между определенными пунктами погрузки и выгрузки. К специализированным поездам относятся так называемые "вертушки".

Специальный подвижной состав. Чугуновозы, шлаковозы, тележки для перевозки изложниц, тележки для перевозки мурьд.

Спуск затяжной. Спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

Крутизна	Протяженность
От 0,008 до 0,010	8 км и более
0,011 -" - 0,014	6 км -"-
0,015 -" - 0,017	5 км -"-

0,018 –"– 0,020
0,021 –"– 0,030
0,031 и круче

4 км –"–
2 км –"–
1 км –"–.

Спуск руководящий. Наибольший по крутизне спуск протяжением не менее тормозного пути.

Станция. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, обслуживанию производственных цехов и участков, а также маневровую работу по формированию и расформированию поездов и технические операции с поездами.

Примечания: 1. В тексте настоящих Правил во всех случаях, когда необходимо было сказать о раздельных пунктах, имеющих путевое развитие или обслуживаемых дежурными работниками (станции, посты), применены общие термины "Станция" или "Дежурный по станции", за исключением мест, где по характеру требований необходимо указывать точно, о каких именно раздельных пунктах идет речь.

2. На предприятиях, где железнодорожный транспорт по условиям работы не имеет станций, требования к станционному хозяйству и станции распространяются на весь железнодорожный транспорт предприятия.

Станционная составительская бригада. Составительская бригада, не закрепленная за определенными локомотивами и обслуживающая все локомотивы, находящиеся в районе ее работы.

Станционные пути. Пути в границах станции - главные, приемоотправочные, сортировочные, погрузочно-разгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйства), соединительные (соединяющие отдельные парки на станции, ведущие к производственным цехам, отдельным технологическим объектам, складам, пунктам ремонта подвижного состава), пути технического обслуживания и ремонта подвижного состава, а также прочие пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями.

Стрелка. Часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма.

Стрелка нецентрализованная. Стрелка, остряки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма.

Стрелка централизованная. Стрелка, остряки которой переводятся специальными устройствами, управляемыми из одного центрального пункта.

Стрелочный перевод. Устройство, предназначенное для перевода подвижного состава с одного пути на другой. Стрелочные переводы состоят из стрелок, крестовинных узлов и соединительных путей между ними.

Стрелочный пост. Один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста.

Схема формирования. Порядок расстановки вагонов в поездах в соответствии с их назначением.

Съемные подвижные единицы. Съемные дрезины, путевые вагончики, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с пути вручную обслуживающими их работниками.

Техническое обслуживание. Комплекс работ для поддержания исправности или работоспособности сооружений, устройств, механизмов и подвижного состава железнодорожного транспорта при подготовке и использовании по назначению, при хранении и транспортировании.

В техническое обслуживание могут входить контроль технического состояния, чистка, смазывание, замена отдельных составляющих частей сооружений, устройств и подвижного состава или их регулировка с целью предупреждения повреждений, а также часть работы по устранению повреждений и их последствий и т.п.

Технологическая сигнализация. Сигнализация, применяемая для разрешения подачи вагонов к устройствам восстановления сыпучести грузов, на вагоноопрокидыватели, приемные бункера, весы и др., а также управления процессом подачи вагонов и точной их установки в требуемом месте.

Торможение полное служебное. Торможение, достигаемое снижением зарядного давления в магистрали в один прием темпом служебной разрядки для получения в тормозных цилиндрах наибольшего давления, допускаемого грузовым режимом воздухораспределителей.

Торможение служебное. Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте.

Торможение экстренное. Торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, достигаемое путем экстренной разрядки магистрали и дающее максимальный тормозной эффект.

Тормозной путь. Расстояние, проходимое поездом за время от момента перевода ручки крана машиниста или крана экстренного торможения в тормозное положение до полной остановки.

Тормозные пути различаются в зависимости от вида торможения (служебное, полное служебное и экстренное).

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

Улавливающий тупик. Тупиковый путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.

Устройства автоматической регистрации переговоров. Устройства, позволяющие производить автоматическую запись на магнитофонной ленте служебных переговоров дежурных по станциям (диспетчеров) с машинистами локомотивов и другими работниками.

Устройства дистанционного управления. Устройства, позволяющие осуществлять управление стрелками, въездной и переездной сигнализацией, воротами зданий и другими объектами из кабины локомотива.

Устройства для восстановления сыпучести грузов. Тепляки, рыхлительные установки и др.

Фронт погрузки-выгрузки. Вместимость железнодорожных путей, предназначенных для погрузочно-выгрузочных операций, выражающаяся числом устанавливаемых вагонов. Фронты погрузки-выгрузки бывают линейные и точечные и зависят от расположения и размеров складских помещений и их оборудования (кранами, транспортерами, бункерами и т.д.)

Частично занятый путь. Неполностью занятый подвижным составом путь, свободная часть которого может быть использована для приема поезда маневровым порядком.

Экипировочный пункт. Специально оборудованный соответствующими сооружениями и механизмами пункт для выполнения операций, связанных с подготовкой локомотивов к работе: снабжения локомотива топливом, смазочными и обтирочными материалами, водой, песком и т.д., а также для выполнения технического обслуживания локомотива.
