I. Общие положения

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее - Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169, N 28, ст. 2884; 2007, N 46, ст. 5554; 2008, N 30 (ч. I), ст. 3597, N 30 (ч. II), ст. 3616, N 52 (ч. I), ст. 6249; 2009, N 1, ст. 21).

2. Настоящие Правила устанавливают систему организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяют действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования (далее - железнодорожный транспорт).

3. Настоящие Правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками (далее - работники железнодорожного транспорта).

8. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава осуществляется в соответствии с [приложением N 5](#Par2525) к настоящим Правилам.

II. Основные определения

10. Для целей настоящих Правил используются следующие основные понятия:

автоматическая локомотивная сигнализация как самостоятельное средство сигнализации и связи - система железнодорожной автоматики и телемеханики, при которой движение поездов на перегоне осуществляется по сигналам локомотивных светофоров;

блок-участок - часть межстанционного перегона при автоблокировке или при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, ограниченная проходными светофорами (границами блок-участков) или проходным светофором (границей блок-участка) и входным светофором железнодорожной станции, а также выходным светофором и первым попутным проходным светофором (границей блок-участка);

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

воздушный промежуток (изолирующее сопряжение) - сопряжение смежных участков контактной сети с электрической изоляцией (токораздел), допускающее электрическое соединение сопрягаемых участков при проходе токоприемника железнодорожного подвижного состава на электрической тяге (электроподвижного состава);

вспомогательный локомотив - локомотив, назначаемый на основании требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) ведущего локомотива, остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников хозяйства пути, электроснабжения, сигнализации и связи;

вспомогательный пост - пост на перегоне, не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания железнодорожного пути необщего пользования (для поездов, следующих по всему перегону, раздельным пунктом не является);

въездная (выездная) сигнализация - сигнализация, применяемая на железнодорожных путях необщего пользования для разрешения выезда и въезда железнодорожного подвижного состава в производственное помещение;

габарит погрузки - предельное поперечное (перпендикулярное линии, проходящей в плоскости поверхности катания рельсов на одинаковом расстоянии от их осей симметрии (далее - ось железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом железнодорожном подвижном составе при его нахождении на прямом горизонтальном железнодорожном пути;

габарит железнодорожного подвижного состава - предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом горизонтальном железнодорожном пути (при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонений на рессорах и динамических колебаний) как в порожнем, так и в нагруженном состоянии железнодорожный подвижной состав, в том числе имеющий максимально нормируемые износы;

габарит приближения строений - предельное поперечное (перпендикулярное оси железнодорожного пути) очертание, внутрь которого помимо железнодорожного подвижного состава не должны попадать никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около железнодорожного пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с железнодорожным подвижным составом (контактные провода с деталями крепления, хоботы гидравлических колонок при наборе воды и другие), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с соответствующими частями железнодорожного подвижного состава и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами железнодорожного подвижного состава;

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

главные железнодорожные пути - железнодорожные пути перегонов, а также железнодорожные пути железнодорожных станций, являющиеся непосредственным продолжением железнодорожных путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах;

грузовые вагоны - вагоны, предназначенные для перевозки грузов, такие, как крытые вагоны, полувагоны, платформы, вагоны-цистерны, вагоны бункерного типа, изотермические вагоны, зерновозы, контейнеровозы;

дежурный по железнодорожной станции - сменный помощник (помощники) начальника железнодорожной станции, в обязанности которого входит распоряжение приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями железнодорожного подвижного состава по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям железнодорожных станций (а где нет маневрового диспетчера - и по остальным железнодорожным путям);

железнодорожная станция - пункт, который разделяет железнодорожную линию на перегоны или блок-участки, обеспечивает функционирование инфраструктуры железнодорожного транспорта, имеет путевое развитие, позволяющее выполнять операции по приему, отправлению и обгону поездов, обслуживанию пассажиров и приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа, а при развитых путевых устройствах - выполнять маневровые работы по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 170, N 28, ст. 2891; 2006, N 50, ст. 5279; 2007, N 27, ст. 3213, N 46, ст. 5554; 2008, N 30 (ч. II), ст. 3616));

железнодорожный подвижной состав - локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги и моторвагонный подвижной состав, а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, N 2, ст. 169, N 28, ст. 2884; 2007, N 46, ст. 5554; 2008, N 30 (ч. I), ст. 3597, N 30 (ч. II), ст. 3616, N 52 (ч. I), ст. 6249; 2009, N 1, ст. 21));

железнодорожно-строительные машины - один из видов специального подвижного состава, выполняющий работы по строительству, ремонту всех видов, по содержанию и техническому обслуживанию сооружений и устройств железнодорожного транспорта;

железнодорожный переезд - пересечение в одном уровне автомобильной дороги с железнодорожными путями, оборудованное устройствами, обеспечивающими безопасные условия пропуска подвижного состава железнодорожного транспорта и транспортных средств;

железнодорожные пути необщего пользования - железнодорожные подъездные пути, примыкающие непосредственно или через другие железнодорожные подъездные пути к железнодорожным путям общего пользования и предназначенные для обслуживания определенных пользователей услугами железнодорожного транспорта на условиях договоров или выполнения работ для собственных нужд (статья 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации");

индекс грузового поезда - специальный код, состоящий из 10 или 11 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на железнодорожной станции их формирования, в котором первые четыре цифры - единая сетевая разметка (далее - ЕСР) железнодорожной станции формирования поезда, следующие две или три - порядковый номер состава, сформированного на железнодорожной станции, а последние четыре - ЕСР железнодорожной станции назначения поезда;

интенсивное движение поездов - размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 50 пар и однопутных - более 24 пар в сутки;

контактная сеть - совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава;

локомотив - железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов;

локомотивная бригада - работники, осуществляющие управление и обслуживание локомотивов, а также моторвагонных поездов;

маневровый порядок движения - организация движения поездов (составов, локомотивов) на железнодорожных путях необщего пользования между двумя раздельными пунктами, а также между железнодорожными станциями необщего и общего пользования, границами которых являются стыки рамных рельсов, предельные столбики или изолирующие стыки светофоров;

маневровый состав - группа вагонов или один вагон, сцепленные с локомотивом, производящим маневры;

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

межстанционный перегон - перегон, ограниченный железнодорожными станциями, разъездами и обгонными пунктами;

моторвагонный подвижной состав - моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты;

нейтральная вставка - участок контактной подвески между двумя воздушными промежутками (изолирующими сопряжениями), на котором отсутствует напряжение, обеспечивающий электрическую изоляцию сопрягаемых участков при прохождении токоприемников электроподвижного состава;

неправильный железнодорожный путь - железнодорожный путь, по которому осуществляется движение поездов в направлении, противоположном специализированному направлению;

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

особо интенсивное движение поездов - количество движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 100 пар и на однопутных более 48 пар в сутки;

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

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

пассажирские вагоны - вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почтовых отправлений, такие, как почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические, служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные лаборатории;

пассажирский остановочный пункт - пункт на перегоне, не имеющий путевого развития, предназначенный исключительно для посадки и высадки пассажиров (раздельным пунктом не является);

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

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

поезд - сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы, а также отправляемые на перегон и находящиеся на перегоне локомотивы без вагонов и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав;

поезд грузопассажирский - поезд, формируемый на малоинтенсивных линиях (участках) из грузовых и пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров;

поезд грузовой длинносоставный - грузовой поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда;

поезд грузовой повышенной длины - грузовой поезд, длина которого в условных единицах (осях) - 350 и более осей;

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

поезд пассажирский - поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских вагонов;

поезд пассажирский высокоскоростной - пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью более 200 км/ч;

поезд пассажирский длинносоставный - пассажирский поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда;

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

поезд пассажирский скоростной - пассажирский поезд, маршрутная скорость движения которого составляет более 91 км/час;

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

поезд почтово-багажный - поезд, формируемый из пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных пассажирских вагонов для перевозки пассажиров;

поезд хозяйственный - поезд, сформированный из локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, вагонов, выделенных для специальных и технических нужд, специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта;

поездные сигналы - сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц;

поездное формирование, не принадлежащее перевозчику, - поезд, сформированный из локомотива (локомотивов) и вагонов в груженом или порожнем состоянии, в том числе с гружеными или порожними контейнерами, принадлежащих грузоотправителю, грузополучателю на праве собственности или ином праве, в том числе арендованных у перевозчика, а также других юридических или физических лиц, не являющихся перевозчиками;

полезная длина железнодорожного пути - часть железнодорожного пути, ограниченная:

при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны светофором, с другой - предельным столбиком или упором (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым);

при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - предельными столбиками с обеих сторон или предельным столбиком с одной стороны и упором с другой (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым;

правильный железнодорожный путь - железнодорожный путь на двухпутных (многопутных) перегонах, оборудованный односторонней или двухсторонней автоблокировкой, специализированный для движения поездов в определенном направлении;

предохранительный тупик - тупиковый железнодорожный путь, предназначенный для предупреждения выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов;

путевой знак - постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий;

путевой пост - временный или постоянный раздельный пункт на железнодорожных линиях, не имеющий путевого развития;

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

разъезд - раздельный пункт на однопутных железнодорожных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов;

ремонтно-оперативная радиосвязь - комплекс стационарных и подвижных технических средств радиосвязи, обеспечивающий связь при производстве работ по ремонту и обслуживанию технических средств на железнодорожных станциях и перегонах;

регистратор переговоров - электронное устройство, обеспечивающее автоматическую запись служебных переговоров, производимых по железнодорожной технологической электросвязи;

речевой информатор - электронное устройство, обеспечивающее автоматическую передачу предварительно запрограммированных сообщений по каналам связи или их воспроизведение через звукоусилительную аппаратуру;

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

сигнальный знак - условный видимый знак (предельный столбик, знак, указывающий границы железнодорожной станции, подача свистка, отключение и включение тока и другое), при помощи которого подается приказ определенной категории работников железнодорожного транспорта;

составительская бригада - бригада, предназначенная для руководства маневровой работой с вагонами, группой вагонов, поездами, которая состоит из составителя поездов и помощника составителя поездов, а также может состоять из двух составителей поездов, один из которых назначается руководителем;

специальный железнодорожный подвижной состав - железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения строительства и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта и включающий в себя несъемные самоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы, железнодорожно-строительные машины с автономным двигателем и тяговым приводом, а также транспортеры, несамоходные подвижные единицы на железнодорожном ходу, такие как железнодорожно-строительные машины без тягового привода, прицепы и специальный железнодорожный подвижной состав, включаемый в хозяйственные поезда и предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железных дорог, в том числе специальные вагоны грузового и пассажирского типа;

специальный самоходный подвижной состав - мотовозы, дрезины, специальные автомотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме;

специальный несамоходный подвижной состав - железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, тяговый подвижной состав на комбинированном ходу, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта, включаемый в хозяйственные поезда;

спуск затяжной - спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

крутизной от 0,008 до 0,010, протяженностью 8 км и более;

крутизной более 0,010 до 0,014, протяженностью 6 км и более;

крутизной 0,014 до 0,017, протяженностью от 5 км и более;

крутизной 0,017 до 0,020, протяженностью от 4 км и более;

крутизной 0,020 и круче, протяженностью от 2 км и более;

станционный пост централизации - пост на железнодорожной станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов;

станционные железнодорожные пути - железнодорожные пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на железнодорожной станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта, технического осмотра или обслуживания железнодорожного подвижного состава и производства других операций);

стрелка - часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма, а также крестовины с подвижным сердечником при ее наличии;

стрелка нецентрализованная - стрелка, остряки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма непосредственно у стрелки;

стрелка централизованная - стрелка, остряки которой (а при наличии крестовины с подвижным сердечником и сердечник) переводятся специальным механизмом (электроприводом), управляемым с одного центрального пункта;

стрелочный перевод - устройство, служащее для перевода железнодорожного подвижного состава с одного железнодорожного пути на другой, состоящее из стрелок, крестовин и соединительных железнодорожных путей между ними;

стрелочный пост - один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста;

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

съемные подвижные единицы - съемные дрезины, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с железнодорожного пути обслуживающими их работниками вручную;

технологическое окно - время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтно-строительных работ;

технологическая электросвязь - электросвязь для ведения служебных переговоров по обеспечению производственной деятельности, управления технологическими процессами в производстве и подразделяющаяся на следующие виды:

двусторонняя парковая связь - связь для ведения служебных переговоров между работниками железнодорожного транспорта, выполняющими работы на железнодорожных станциях;

перегонная связь - связь для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям и работниками, выполняющими работы и находящимися на перегоне;

поездная межстанционная связь - связь для ведения служебных переговоров между дежурными по железнодорожным станциям соседних железнодорожных станций;

поездная диспетчерская связь - связь для ведения служебных переговоров между диспетчером поездным и дежурными по железнодорожным станциям, входящими в обслуживаемый диспетчерский участок;

стрелочная связь - связь для ведения служебных переговоров между дежурным по железнодорожной станции с исполнительными и распорядительными постами железнодорожной станции по вопросам приготовления маршрутов (включая проверку свободности железнодорожных путей и стрелок) и закрепления железнодорожного подвижного состава на смежных железнодорожных путях;

торможение служебное - торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте, различаемое на служебное и полное служебное торможение;

торможение экстренное - торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, путем применения максимальной тормозной силы;

тормозной путь - расстояние, проходимое поездом за время от момента воздействия на приборы и устройства для управления тормозной системой, в том числе срабатывания крана экстренного торможения (стоп-крана), до полной остановки;

транспортные средства железнодорожного транспорта - железнодорожный подвижной состав, в том числе вагоны, дрезины, автомотрисы, дизель-поезда, железнодорожно-строительные машины (самоходные), паровозы, тепловозы, мотовозы, электровозы, электропоезда, моторвагонный подвижной состав;

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

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

устройства для предупреждения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов - предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки, другие устройства, исключающие самопроизвольный выход железнодорожного подвижного состава на другие железнодорожные пути и маршруты приема, следования и отправления поездов;

устройства технологического электроснабжения - устройства, обеспечивающие электроснабжение железнодорожных потребителей, частичное или полное ограничение режима потребления которых может привести к возникновению угрозы жизни и здоровью людей, экологической безопасности (тяговые и трансформаторные подстанции, пункты питания, контактная сеть, линии электропередачи, обеспечивающие электроснабжение тяги поездов, объектов технологической электросвязи, объектов систем диспетчерского управления, блокировки, сигнализации и защиты железнодорожного транспорта);

поезд грузовой повышенной массы - грузовой поезд массой более шести тысяч тонн с одним или несколькими действующими локомотивами - в голове состава, в голове и хвосте, в голове и последней трети состава;

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

автоматический тормоз - устройство, обеспечивающее автоматическую остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и (или) при открытии крана экстренного торможения (стоп-крана);

маневровая автоматическая локомотивная сигнализация (МАЛС) - система безопасности, обеспечивающая контроль установленных скоростей движения локомотива при производстве маневровой работы, не допускающая несанкционированный выезд с железнодорожных путей, не оборудованных маневровыми светофорами, и проезд запрещающего показания путевого светофора, а также обеспечивающая автоматическую остановку перед светофором с запрещающим показанием;

потенциально опасный железнодорожный подвижной состав - железнодорожный подвижной состав, техническое состояние которого в процессе эксплуатации может привести к возникновению транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, имуществу физических или юридических лиц, государственному или муниципальному имуществу, а также окружающей среде;

поездная радиосвязь - система железнодорожной радиосвязи для оперативного управления движением поездов, обеспечивающая обмен информацией между машинистами железнодорожного подвижного состава и оперативным диспетчерским персоналом диспетчерских центров управления, дежурными по железнодорожным станциям, машинистами встречных и вслед идущих поездов и другим персоналом, связанным с поездной работой;

радиозона (зона радиопокрытия) - территория, в пределах которой существует техническая возможность предоставления и использования услуг радиосвязи, подтвержденная эксплуатирующей организацией;

радиосвязь подразделений ведомственной охраны - комплекс технических средств железнодорожной радиосвязи, обеспечивающий ведение служебных переговоров между работниками подразделений ведомственной охраны на железнодорожных станциях, искусственных сооружениях и перегонах при осуществлении охраны объектов железнодорожного транспорта и грузов, оперативном управлении и координации действий пожарных подразделений;

энергодиспетчерская связь - вид технологической электросвязи, предназначенной для ведения служебных переговоров работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с электроснабжением объектов железнодорожного транспорта.

III. Общие обязанности работников

железнодорожного транспорта

11. Работники железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями обеспечивают выполнение настоящих Правил, безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Контроль за соблюдением настоящих Правил работниками железнодорожного транспорта осуществляют уполномоченные лица организаций железнодорожного транспорта и индивидуальных предпринимателей, выполняющих функции работодателя по отношению к таким работникам.

12. Работники железнодорожного транспорта обязаны подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения, работники железнодорожного транспорта должны немедленно принимать меры к устранению неисправности, а при необходимости к ограждению опасного места для устранения неисправности.

13. Требования к рабочим местам работников железнодорожного транспорта, вверенным им техническим средствам и порядок их содержания определяются работодателями с учетом требований трудового законодательства Российской Федерации и положений настоящих Правил.

В соответствии со статьей 29 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" для работников железнодорожного транспорта, непосредственно участвующих в организации движения поездов и обслуживании пассажиров, при исполнении служебных обязанностей предусматривается ношение форменной одежды.

Работники железнодорожного транспорта должны соблюдать правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности, установленные для выполняемой ими работы и немедленно извещать своего непосредственного или вышестоящего руководителя о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью работников.

14. Право доступа на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, к специальным самоходным подвижным составам и другим подвижным единицам (далее - подвижные единицы), к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, имеют работники железнодорожного транспорта, должностные обязанности которых предусматривают возможность их нахождения на указанных объектах. Иные лица на указанные в настоящем пункте объекты не допускаются.

Управлять подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники железнодорожного транспорта во время исполнения служебных обязанностей.

Работники железнодорожного транспорта, проходящие стажировку, могут допускаться, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования к управлению подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами, а также к переводу стрелок и к другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, только под наблюдением и личную ответственность работника, непосредственно обслуживающего эти устройства (или управляющего ими) и за которым закреплен работник, проходящий стажировку.

Право на управление подвижными единицами подтверждается свидетельством (Приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. N 23Ц "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава" (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 1997 г., регистрационный N 1428) с изменениями, внесенными Приказом МПС России от 16 июня 1998 г. N 12Ц (зарегистрирован Минюстом России 23 июля 1998 г., регистрационный N 1566)).

15. В соответствии с пунктом 3 статьи 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" лица, принимаемые на работу, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, и работники, выполняющие такую работу и (или) подвергающиеся воздействию вредных и опасных производственных факторов, проходят за счет средств работодателей обязательные предварительные (при поступлении на работу) и периодические (в течение трудовой деятельности) медицинские осмотры.

Работники железнодорожного транспорта общего пользования, которые осуществляют производственную деятельность, непосредственно связанную с движением поездов и маневровой работой, в соответствии с Перечнем профессий работников, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожном транспорте общего пользования, подлежащих обязательным предрейсовым или предсменным медицинским осмотрам, утвержденным Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 28 марта 2007 г. N 36 (зарегистрирован Минюстом России 3 мая 2007 г., регистрационный N 9399), проходят обязательные предрейсовые или предсменные медицинские осмотры, а также по требованию работодателей медицинское освидетельствование на установление факта употребления алкоголя, наркотического средства или психотропного вещества.

В соответствии с пунктом 4 статьи 25 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" повышение квалификации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых непосредственно связана с движением поездов, осуществляется за счет средств работодателей.

Работники организаций независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, заключившие трудовые договоры с работодателями - индивидуальными предпринимателями, работники, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний правил технической эксплуатации железных дорог, инструкции по движению поездов, маневровой работе и сигнализации на железнодорожном транспорте, а также иных нормативных актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта.

Работники, ответственные за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, должны проходить аттестацию, предусматривающую проверку знаний технических условий размещения и крепления грузов в железнодорожном подвижном составе.

Работники, не прошедшие аттестаций, не допускаются к выполнению определенных в настоящем пункте работ.

Не допускается исполнение обязанностей работниками железнодорожного транспорта, находящимися в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Лица, обнаруженные в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы.

IV. Организация функционирования сооружений и устройств

железнодорожного транспорта

16. Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования (далее - инфраструктура), железнодорожные пути необщего пользования и расположенные на них сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны содержаться их владельцами в исправном техническом состоянии.

Ответственными за содержание и исправное техническое состояние сооружений и устройств железнодорожного транспорта с обеспечением сроков их службы, установленных нормативно-технической документацией, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие.

Работники железнодорожного транспорта в соответствии с должностными обязанностями должны знать правила эксплуатации технических средств и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать надлежащее качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением установленных законодательством Российской Федерации требований для сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования, включая метрологические требования.

17. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование железнодорожного транспорта должны соответствовать утвержденной проектной и конструкторской документации. Владелец сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта должен иметь на них техническую документацию.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования должен иметь нормативную и техническую документацию на эксплуатацию и ремонт железнодорожного пути, сооружений и устройств.

Количество и характеристики укладываемых в железнодорожный путь материалов, элементов, составных частей, подсистем определяются ремонтной документацией. Материалы, элементы, составные части, входящие в единые перечни продукции <1>, подлежащей обязательной сертификации или подлежащей декларированию соответствия, должны иметь сертификаты или декларации соответствия.

Сооружения, устройства, механизмы, оборудование железнодорожного транспорта, специальные программные средства, используемые для организации перевозочного процесса, должны соответствовать техническим регламентам, нормам и правилам, регулирующим отдельные вопросы эксплуатации железнодорожного транспорта (далее - нормы и правила), требованиям безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, сохранности перевозимых грузов, охраны труда, экологической и пожарной безопасности, санитарным нормам и законодательству Российской Федерации об охране окружающей среды, а также настоящим Правилам.

Сооружения и устройства инфраструктуры должны обеспечивать пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских - 140 км/ч, рефрижераторных - 120 км/ч, грузовых - 90 км/ч, если иное не предусмотрено нормами и правилами.

Для обеспечения безопасного пропуска пассажирских поездов скоростных на участках железнодорожных путей общего пользования, где сооружения и устройства в зависимости от их конструкции и технического состояния приведены в соответствие с требованиями [главы VI](#Par385) настоящих Правил, владельцем инфраструктуры могут устанавливаться скорости: скоростных пассажирских поездов до 200 км/ч, высокоскоростных пассажирских поездов до 250 км/ч включительно.

Для обеспечения пропуска грузовых поездов со скоростями свыше 90 км/ч до 140 км/ч включительно владелец инфраструктуры должен привести сооружения и устройства на участках следования таких поездов в соответствие с нормами и правилами.

Конструкция и состояние железнодорожных путей необщего пользования, примыкающих непосредственно или через другие железнодорожные пути необщего пользования к железнодорожным путям общего пользования, расположенных на них сооружений и устройств должны соответствовать нормам и правилам и обеспечивать пропуск вагонов с допустимой на железнодорожных путях общего пользования нормой технической нагрузки, а также пропуск локомотивов, иного железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования.

В зависимости от конструкции и технического состояния конкретных участков железнодорожных путей общего и необщего пользования их владельцами могут устанавливаться скорости, соответствующие состоянию сооружений и устройств на этих участках.

Техническое обслуживание, ремонт (включая межремонтные сроки) и содержание сооружений и устройств инфраструктуры и железнодорожных путей необщего пользования осуществляются в порядке, установленном владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании настоящих Правил, проектной (для вновь строящихся и реконструируемых объектов), ремонтной и эксплуатационной документации.

19. Сооружения и устройства железнодорожного транспорта от железнодорожной станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного нормами и правилами.

Сооружения и устройства железнодорожного транспорта, находящиеся на территории и между территориями промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений Сn, установленного нормами и правилами.

Габариты приближения строений С и Сn должны соблюдаться у всех эксплуатируемых железнодорожных путей общего и необщего пользования, сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования формирует перечень негабаритных мест, подлежащих приведению в соответствие с настоящими Правилами, осуществляют проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест.

Не допускается нарушать габариты приближения строений при проведении любых ремонтных, строительных и других работ, за исключением случаев полного закрытия движения по железнодорожному пути, габарит которого нарушается, на период проведения работ.

V. Обслуживание сооружений и устройств

железнодорожного транспорта

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

Запрещается:

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

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

Ограждение препятствий и мест производства работ производится в соответствии с [главой IV приложения N 7](#Par4086) к настоящим Правилам.

43. Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на железнодорожном пути, предупреждения работающих на железнодорожных путях о приближении железнодорожного подвижного состава, руководитель работ назначает специальных работников (далее - сигналистов), прошедших проверку знаний соответствующих документов.

При производстве работ на железнодорожном пути, в том числе развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ обязан установить связь (телефонную или по радио) с сигналистами. Сигналисты и руководители работ должны иметь носимые радиостанции, при необходимости могут использоваться устройства мобильной радиосвязи.

Не допускается производство работ при отсутствии связи между руководителем работ и сигналистами.

Приложение N 1

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

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

при радиусе от 349 до 300 м - 1530 мм;

при радиусе от 299 м и менее - 1535 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, до их реконструкции допускается на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи - 1524 мм. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 650 до 450 м - 1530 мм;

при радиусе от 449 до 350 м - 1535 мм;

при радиусе от 349 м и менее - 1540 мм.

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути, не должны превышать по сужению -4 мм, по уширению +8 мм.

Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается. Ширина колеи бесстыкового железнодорожного пути на железобетонных шпалах, уложенных до 1996 года, разрешается не менее 1510 мм и не более 1548 мм. Нахождение и курсирование железнодорожного подвижного состава, предназначенного для использования на железнодорожных путях общего пользования, по железнодорожным путям, не соответствующим указанным нормам, не допускается.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается сохранять до переустройства:

номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на участках с деревянными шпалами на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более - 1524 мм;

ширину колеи на более крутых кривых:

при радиусе от 349 м и менее - 1540 мм;

величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранений на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 350 м и более, не должны превышать по сужению -4 мм, по уширению +6 мм.

На строящихся, а также после проведения реконструкции и капитального ремонта железнодорожных путей номинальный размер ширины колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть - 1520 мм.

Величины неисправностей в геометрии рельсовой колеи, требующие ограничения скорости или закрытия движения, приведены в таблицах 1 - 4.

Таблица 1

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Уширение колеи при номинале, мм | Сужение колеи при номинале, мм | Требуемое ограничение скорости <2>, км/ч |
| 1520 | 1524 | 1530 | 1535 | 1540 | 1520 | 1524 | 1530 | 1535 | 1540 |  |
| более |  |
| 16 |  | - | - | - | 8 | - | - | - | - | 140/90 |
| 20 | 16 | 12 | 11 | 6 | 8 | 12 | 12 | 15 | - | 120/90 |
| 22 | 18 | 16 | 11 | 8 | 8 | 12 | 15 | 18 | 20 | 100/80 |
| 24 | 20 | 16 | 11 | 8 | 8 | 12 | 15 | 18 | 20 | 60/60 |
| 26 | 22 | 16 | 13 | 8 | 8 | 12 | 15 | 18 | 20 | 25/25 |
| 28 | 24 | 18 | 13 | 8 | 8 <1> | 12 | 18 | 23 | 28 | движение прекращается |

--------------------------------

<1> Для участков с железобетонными шпалами выпуска до 1996 года - 10 мм.

<2> Скорость движения поездов при отступлениях по ширине колеи (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).

Таблица 2

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Уровень, мм <1> | Перекос, мм | Просадка, мм | Требуемое ограничение скорости <3>, км/ч |
| более |  |
| 20 | 16 | 20 | 120/90 |
| 25 | 20 | 25 | 60/60 |
| 30 | 25 | 30 | 40/40 |
| 35 | 30 | 35 | 15/15 |
| 50 | 50 | 45 | движение прекращается |

--------------------------------

<1> Исключая участки, на которых отвод возвышения наружного рельса устроен в прямой.

<3> Скорость движения поездов при отступлениях по уровню, перекосам и просадкам, требующие ограничений скорости (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).

Таблица 3

|  |  |
| --- | --- |
| Разность смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м, мм, при длине неровности пути | Требуемое ограничение скорости <4>, км/ч |
| Более 10 до 20 м включительно | Более 20 до 40 м включительно |
| более |  |
| 25 | 35 | 120/90 |
| 35 | 40 | 60/60 |
| 40 | 50 | 40/40 |
| 50 | 65 | 15/15 |
| 65 | 90 (для путей необщего пользования 100) | движение прекращается |

--------------------------------

<4> Скорость движения поездов при отступлениях в плане (числитель - пассажирские поезда, знаменатель - грузовые).

Таблица 4

|  |  |
| --- | --- |
| Величина, мм | Скорость движения поездов при температуре воздуха <5>, км/ч |
| минус 25 °C и выше | минус 25 °C и ниже |
| Более 1 до 2 включительно | 80 | 50 |
| Более 2 до 4 включительно | 40 | 25 |
| Более 4 до 5 включительно | 15 | 15 |
| Более 5 | движение прекращается |

--------------------------------

<5> Скорость движения поездов по рельсовым стыкам, имеющим по рабочей грани головки рельсов вертикальные и горизонтальные ступеньки.

Переход от рельсов одного типа к рельсам другого типа осуществляется с использованием переходных рельсов или типовых переходных накладок.

При превышении допускаемого уклона отвода ширины колеи для установленной скорости, определяемого как средняя величина на базе 2 м, скорость должна уменьшаться до значений, соответствующих фактическому уклону отвода, вплоть до прекращения движения поездов.

Уклоны отвода ширины колеи допускаются не более:

0,0025 - при скоростях движения до 140 км/ч;

0,003 - 120 км/ч;

0,0035 - 100 км/ч;

0,004 - 80 км/ч;

0,0045 - 60 км/ч;

0,005 - 25 км/ч.

Не допускается эксплуатация железнодорожного пути при уклоне отвода ширины колеи более 0,005, в том числе при измерении на базе 1 м (при ручных промерах шаблоном), кроме железнодорожных путей 4 и 5 классов, уравнительных стыков, уравнительных приборов, глухих пересечений и одиночных стрелочных переводов измеряемой от стыка рамного рельса до корня остряков. Уклон отвода ширины колеи при ручных промерах измеряется как разность значений ширины колеи в точках через 2 м, уменьшенная на разность величин бокового износа в этих точках и деленная на 2000.

Уклон отвода ширины колеи диагностическими средствами измеряется на базе 2 м.

30. Владелец инфраструктуры, владелец железнодорожного пути необщего пользования устанавливают:

у главных железнодорожных путей сигнальные и путевые знаки;

у стрелочных переводов и в других местах соединения железнодорожных путей предельные столбики.

При необходимости для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования, а также для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна устанавливаются особые путевые знаки.

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

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них путевые и сигнальные знаки устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В сильно заносимых выемках и на выходах из них (в пределах до 100 м) указанные знаки устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего железнодорожного пути. Перечень таких выемок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. 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 железнодорожных путей составляет 4100 мм. На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

На кривых участках железнодорожного пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами и правилами.

Сигнальные, путевые и особые путевые знаки должны соответствовать требованиям, установленным [приложением N 7](#Par3581) к настоящим Правилам.

Приложение N 2

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

1. На всех участках железнодорожного пути должна быть обеспечена поездная диспетчерская и поездная межстанционная технологическая электросвязь.

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

Наряду с перечисленными видами технологической электросвязи на участках инфраструктуры должны использоваться в соответствии с перечнем, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, и другие виды электросвязи для руководства движением поездов, содержания инфраструктуры, технического обслуживания железнодорожного подвижного состава и взаимодействия организаций железнодорожного транспорта.

2. Все участки железнодорожного транспорта, на которых обращаются поезда, должны быть оборудованы поездной радиосвязью.

Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава:

с диспетчером поездным в пределах всего диспетчерского участка;

с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон;

с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне в пределах зоны действия локомотивных радиостанций;

с дежурными по железнодорожным переездам на расстоянии не менее длины участков приближения к ним;

с начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и помощником машиниста при выходе его из кабины на расстояние, необходимое для ограждения поезда и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции.

До внедрения цифровой системы поездной радиосвязи разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по ближайшей железнодорожной станции, ограничивающей перегон, при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером. Порядок взаимодействия при этом машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов, и перечень таких перегонов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Использование поездной радиосвязи, в том числе при неисправности поездной радиосвязи, осуществляется в соответствии с требованиями, устанавливаемыми соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Технические параметры поездной радиосвязи на железнодорожном транспорте общего пользования устанавливаются владельцем инфраструктуры, на железнодорожных путях необщего пользования - владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

3. На железнодорожных станциях в зависимости от технологического оснащения и вида проводимых работ должны применяться станционная радиосвязь, устройства двусторонней парковой связи, связь для оповещения (информации) пассажиров, ремонтно-оперативная радиосвязь и другие виды технологической электросвязи в соответствии с перечнем, определяемым, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в границах железнодорожной станции, дежурных по железнодорожной станции, операторов сортировочных горок, диспетчеров маневровых железнодорожной станции, машинистов маневровых локомотивов и других работников, участвующих в приеме, отправлении, формировании и расформировании поездов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожной станции. Порядок пользования станционной радиосвязью и ведения переговоров по ней устанавливается соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Не допускается применение одинаковых радиочастот в симплексных аналоговых системах станционной радиосвязи для разных маневровых районов в пределах одной железнодорожной станции. В каждом маневровом районе железнодорожной станции и на обслуживающих его локомотивах используется отдельная радиочастота.

Количество радиозон в симплексной аналоговой системе станционной радиосвязи для работы разных маневровых районов в пределах одной железнодорожной станции определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Устройства двусторонней парковой связи, применяемые для передачи указаний о поездной и маневровой работе, а также для оповещения (информации) пассажиров, должны быть постоянно включены, обеспечивать возможность непрерывной работы и иметь контроль включенного состояния.

Устройства двусторонней парковой связи должны обеспечивать хорошую слышимость в пределах парка. Эти устройства должны иметь направленное действие для уменьшения шума за территорией инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования.

Для организации переговоров работников железнодорожной станции по вопросам, связанным с маневровой работой, обслуживанием и ремонтом технических средств, кроме указанных видов связи, возможно применение устройств мобильной радиосвязи.

Порядок применения устройств мобильной радиосвязи на железнодорожных станциях для целей технической эксплуатации устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Приложение N 3

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

УСТРОЙСТВ СИГНАЛИЗАЦИИ, ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И БЛОКИРОВКИ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

1. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

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

Проезд светофора с запрещающим сигналом не допускается.

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

В настоящем Приложении употребляются следующие значения сигналов светофоров:

"светофор закрыт" - на светофоре горит красный или синий огонь;

"светофор открыт" - на светофоре горит (непрерывно или в мигающем режиме) зеленый, желтый, лунно-белый огонь или их сочетание.

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

Проследование закрытого, в том числе с непонятным показанием или погасшего светофора, допускается в соответствии с порядком, установленным [Инструкцией](#Par3581) по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

2. В зоне видимости сигналов не должны находиться объекты и конструкции, в том числе огни всех цветов, мешающие восприятию сигналов и искажающие сигнальные показания.

3. На железнодорожном транспорте применяются сигналы, установленные в [приложении N 7](#Par3581) к Правилам.

Применение сигнальных цветов и скорость проследования сигнальных показаний установлены в [приложении N 7](#Par3581) к Правилам.

На железнодорожном транспорте в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.

На отдельных участках железнодорожных путей общего и необщего пользования могут использоваться семафоры впредь до замены их на светофоры. Порядок применения семафоров установлен в [главе XI приложения N 7](#Par5161) к Правилам.

4. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути общего пользования должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее 1000 м. На кривых участках железнодорожного пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается сокращение расстояния видимости, но не менее 200 м.

На железнодорожных путях необщего пользования сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках железнодорожного пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления подвижной единицей на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и установленной скорости движения, а въездной и технологической сигнализации - не менее 50 м.

Показания выходных и маршрутных светофоров главных железнодорожных путей должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м, выходных и маршрутных светофоров боковых железнодорожных путей, пригласительных сигналов и маневровых светофоров - на расстоянии не менее 200 м, а показания маршрутных указателей - на расстоянии не менее 100 м.

Показания повторительных светофоров (в совокупности с основным) должны быть отчетливо различимы на расстоянии, установленном требованиями для данного типа светофоров (основного).

(абзац введен Приказом Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

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

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

Горочная централизация должна обеспечивать:

индивидуальное управление стрелками;

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

контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций на пульте управления.

Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом.

Горочная автоматическая централизация стрелок, кроме того, должна обеспечивать:

автоматическое управление стрелками распределительной зоны сортировочной горки в процессе скатывания отцепов в программном или маршрутном режимах работы;

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

возможность перехода в процессе роспуска на индивидуальное управление стрелками.

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

управление и контроль надвигом и роспуском составов;

автоматическое регулирование скорости скатывания отцепов;

контроль результатов роспуска составов;

обмен информацией с информационно-планирующей системой сортировочной железнодорожной станции.

37. Железнодорожные станции, оборудованные электрической централизацией стрелок и светофоров, а также перегоны, оборудованные устройствами автоматической блокировки, должны в соответствии с планами, утверждаемыми, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на железнодорожных путях, о приближении поезда.

38. Средства автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда при срабатывании должны обеспечивать:

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

передачу информации машинисту локомотива, моторвагонного подвижного состава, специальный самоходный подвижной состав посредством светящихся полос указателя наличия неисправных вагонов в поездах или сообщения речевого информатора о наличии в поезде неисправного железнодорожного подвижного состава;

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

Вводимые в эксплуатацию средства автоматического контроля технического состояния должны обеспечивать возможность контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава при движении поездов по железнодорожному пути в обоих направлениях.

Приложение N 4

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

1. Устройства технологического электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:

электроподвижного состава (включая моторвагонный железнодорожный подвижной состав) для движения поездов с установленными нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения;

устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и вычислительной техники не менее, чем от двух независимых источников электроэнергии, при которых переход с основной системы электроснабжения на резервную или наоборот должен происходить автоматически за время не более 1,3 секунды.

До переустройства систем технологического электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную или обратно за время, установленное, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При наличии аккумуляторного резерва источника технологического электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств сигнализации, централизации и блокировки, переездной сигнализации в течение не менее восьми часов при условии, что основное электропитание не отключалось в предыдущие 36 часов.

Для обеспечения надежного технологического электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств технологического электроснабжения, измерение их параметров с использованием вагонов-лабораторий, приборов диагностики, а также должны осуществляться плановые ремонтные работы.

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

В исключительных случаях, на отдельных участках железнодорожных путей общего пользования по разрешению владельца инфраструктуры допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.

Номинальное напряжение переменного тока на устройствах сигнализации, централизации и блокировки и связи должно быть 110, 220 или 380 В. Отклонения номинального напряжения (в том числе кратковременные) от указанных величин допускаются в сторону уменьшения и увеличения, но не более чем на 10%.

3. Устройства технологического электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм.

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

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

Линии электропередачи напряжением свыше 1000 В, проложенные по опорам контактной сети, должны отключаться при однофазных замыканиях на землю.

4. Высота подвеса контактного провода вне искусственных сооружений должна быть не менее:

на перегонах и железнодорожных станциях - 5750 мм;

на железнодорожных переездах - 6000 мм.

Высота подвеса контактного провода в пределах искусственных сооружений должна быть не менее:

5550 мм - для контактной сети постоянного тока напряжением 3 кВ;

5570 мм - для контактной сети переменного тока напряжением 25 кВ.

Высота подвеса контактного провода должна быть не более 6800 мм.

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

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

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

Взаимное расположение опор контактной сети, воздушных линий и светофоров, а также сигнальных знаков должно обеспечивать видимость сигналов и знаков согласно настоящим Правилам.

Приложение N 5

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

1. Железнодорожный подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности.

Ремонт железнодорожного подвижного состава должен выполняться на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ в соответствии с Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утвержденным и введенным в действие решением шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества 21 - 22 октября 2014 г. <1>.

Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава, работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие.

2. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования не допускается использование потенциально-опасного железнодорожного подвижного состава и его составных частей, иных технических средств, не соответствующих требованиям норм и правил.

Контроль соблюдения указанных требований осуществляет, соответственно, владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования.

3. Все элементы вагонов по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов. Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с конструкционными скоростями перспективных локомотивов, моторвагонных поездов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Допускаемые скорости движения для железнодорожного подвижного состава устанавливаются владельцем инфраструктуры в зависимости от конструкции железнодорожного пути, типов и моделей железнодорожного подвижного состава.

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

4. Внесение изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, допускается при условии соблюдения норм и правил.

5. Железнодорожный подвижной состав должен удовлетворять требованиям габарита, установленного нормами и правилами.

Контейнеры должны отвечать соответствующим требованиям норм и правил.

Железнодорожные кузова могут устанавливаться и закрепляться на грузовом вагоне предусмотренными конструкторской документацией деталями и узлами, а также с помощью сварных соединений.

6. Допуск к эксплуатации вновь изготовленного, модернизированного, а также прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава осуществляется соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Допуск железнодорожного подвижного состава, прошедшего ремонт, осуществляется в случае, если в технический паспорт (формуляр) внесены соответствующие сведения.

Для решения вопроса о допуске на железнодорожные пути общего пользования владелец инфраструктуры осуществляет осмотр железнодорожного подвижного состава, в ходе которого проводятся:

идентификация железнодорожного подвижного состава по техническим и эксплуатационным характеристикам, указанным в техническом паспорте (формуляре);

сверка идентификационных номеров составных частей, определенных данными информационных систем учета железнодорожного подвижного состава;

проверка наличия документов об обязательном подтверждении соответствия вновь изготовленного, модернизированного железнодорожного подвижного состава.

По результатам осмотра оформляется акт допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования после изготовления, модернизации, ремонта (далее - Акт) в соответствии с рекомендуемым образцом, приведенным в [приложении](#Par2893) к Технической эксплуатации железнодорожного подвижного состава.

При выявлении несоответствия(ий) установленным требованиям владелец инфраструктуры не допускает железнодорожный подвижной состав к эксплуатации с указанием в Акте причин(ы) отказа.

После устранения несоответствия(ий) железнодорожный подвижной состав повторно предъявляется к осмотру для допуска на инфраструктуру железнодорожного транспорта.

Порядок допуска железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути необщего пользования устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Ответственными за допуск на инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожные пути необщего пользования вновь изготовленного, модернизированного, а также прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава являются владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования соответственно.

Порядок проследования опытных образцов подвижного состава к месту проведения испытаний и обратно устанавливается владельцем инфраструктуры.

7. Каждая единица железнодорожного подвижного состава должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи:

технический знак принадлежности к железнодорожному транспорту Российской Федерации;

наименование владельца железнодорожного подвижного состава;

номер, табличку с указанием завода-изготовителя, даты и места постройки;

идентификационные номера и приемочные клейма на составных частях в местах, установленных нормами и правилами;

дату и место производства установленных видов ремонта;

массу тары (кроме локомотивов и специального самоходного подвижного состава).

Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи:

на локомотивах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе - конструкционная скорость, серия и бортовой номер, наименование места приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла;

на пассажирских вагонах, моторвагонном железнодорожном подвижном составе, специальном и специальном самоходном подвижном составе, на котором предусматривается доставка работников к месту производства работ и обратно - число мест;

на грузовых, почтовых, багажных вагонах - грузоподъемность.

На тендерах паровозов должны быть обозначены серия, номер и наименование владельца.

На раму вагона, предназначенного для установки железнодорожных кузовов, наносится масса тары грузового вагона с массой железнодорожного кузова.

Каждый железнодорожный кузов должен иметь следующие отличительные знаки и надписи:

наименование (товарный знак) изготовителя;

дату выпуска;

идентификационный номер вагона;

грузоподъемность вагона;

массу тары вагона с учетом массы железнодорожного кузова.

Другие знаки и надписи на железнодорожный подвижной состав наносятся в соответствии с требованиями, установленными нормами и правилами.

Каждый крупнотоннажный контейнер должен, кроме табличек о допущении к эксплуатации во внутреннем и международном сообщении, иметь маркировочные надписи, идентифицирующие собственника, типаж и специализацию контейнера.

Эксплуатация грузовых вагонов допускается без табличек завода-изготовителя с указанием даты и места постройки с нанесением трафарета с обозначением кода завода-изготовителя и даты постройки вагона.

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

На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного и прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполняющим данные виды работ, должно оформляться уведомление о приемке.

Ответственность за соответствие вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава требованиям конструкторской документации, а для прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава - требованиям ремонтной (конструкторской) документации возлагается на предприятие, оформившее уведомление о приемке.

10. Железнодорожный подвижной состав оборудуется устройством, обеспечивающим автоматическую идентификацию бортового номера. Допускается эксплуатация грузовых вагонов без устройств, обеспечивающих автоматическую идентификацию бортового номера. Решение об оборудовании подвижного состава принимается его владельцем.

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

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

Поездные локомотивы при обслуживании одним машинистом, а также допускаемые к обслуживанию одним машинистом моторвагонные поезда и специальный самоходный подвижной состав, должны быть дополнительно оборудованы следующими средствами и устройствами безопасности:

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

зеркалами и (или) видеокамерами заднего вида;

системой пожаротушения (для тепловозов);

блокировкой тормоза (для локомотивов).

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами дистанционной отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива, а также устройством наружной сигнализации и средствами станционной радиосвязи, совместимыми со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения.

Маневровые локомотивы владельцев железнодорожных путей необщего пользования, выходящие на железнодорожную станцию примыкания железнодорожных путей общего пользования, кроме того, должны быть оборудованы локомотивными устройствами автоматической локомотивной сигнализации.

Маневровые локомотивы могут быть оборудованы маневровой автоматической локомотивной сигнализацией (МАЛС).

11. Порядок выхода локомотивов, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования установлен Приказом МПС России от 18 июня 2003 г. N 26 "Об утверждении Правил эксплуатации и обслуживания железнодорожных путей необщего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 19 июня 2003 г., регистрационный N 4764) с изменениями, внесенными Приказами Минтранса России от 15 февраля 2008 г. N 28 (зарегистрирован Минюстом России 5 марта 2008 г., регистрационный N 11283) и от 4 мая 2009 г. N 72 (зарегистрирован Минюстом России 28 мая 2009 г., регистрационный N 14016).

Порядок курсирования железнодорожного подвижного состава (включая его перемещение в порожнем состоянии), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования установлен Приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. N 34 "О некоторых вопросах, связанных с курсированием по железнодорожным путям общего пользования железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов" (зарегистрирован Минюстом России 27 апреля 2006 г., регистрационный N 7764).

Правила приписки железнодорожного подвижного состава (включая вагоны), предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, установлены Приказом Минтранса России от 28 марта 2006 г. N 35 "Об утверждении Правил приписки железнодорожного подвижного состава, предназначенного для перевозок грузов по железнодорожным путям общего пользования, к железнодорожным станциям инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования" (зарегистрирован Минюстом России 25 апреля 2006 г., регистрационный N 7742).

12. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным конструкторской и эксплуатационной документации и настоящим Правилам и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования (капитального ремонта) и полного освидетельствования (среднего ремонта) колесной пары.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных конструкторской и эксплуатационной документацией.

Колесные пары должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом, обыкновенному освидетельствованию (текущему ремонту), полному освидетельствованию (среднему ремонту).

13. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно составлять 1440 мм с учетом следующих допусков:

у локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм;

у железнодорожного подвижного состава, не имеющего выхода на железнодорожные пути общего пользования, отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.

14. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободе, диске и (или) ступице колеса, с трещиной или отколом гребня колеса, остроконечного наката, а также при следующих неисправностях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава и угрожающих безопасности движения:

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

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

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

выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм у грузовых вагонов и более 25 мм у пассажирских вагонов, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла. Допускается эксплуатация колесной пары с выщербиной глубиной до 1 мм при отсутствии расслоения металла независимо от их длины;

выщербина, раковина или вмятина на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной у локомотивов и моторного вагона подвижного состава более 10 мм, а у прицепного вагона более 25 мм;

при скоростях движения до 120 км/ч:

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

неравномерный прокат по кругу катания (при обнаружении) у грузовых вагонов более 2 мм. Неравномерный прокат определяется разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности;

толщина гребня более 33 мм или менее 24 мм у грузовых вагонов при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у иного железнодорожного подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня, у железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий) - менее 22 мм;

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

ползун (выбоина) на круге катания колеса у локомотивов, моторвагонного железнодорожного и специального подвижного состава, у тендеров паровозов, а также у грузовых вагонов более 1 мм; грузовых вагонов с кассетными подшипниками более 2 мм, а у тендеров с подшипниками скольжения более 2 мм;

при любых скоростях движения:

забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру);

следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары;

сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси;

кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки - на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары - более 2 мм или шириной более 15 мм;

местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм;

поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, а также если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм;

повреждение на круге катания колеса, вызванное смещением металла у колесных пар: пассажирских вагонов высотой более 0,5 мм; грузовых вагонов с буксовыми подшипниками высотой более 1 мм; грузовых вагонов с подшипниками кассетного типа с адаптером высотой 2 мм и более.

толщина обода колеса по кругу катания у грузовых вагонов менее 22 мм, у пассажирских вагонов менее 30 мм, в том числе у пассажирских вагонов местного и пригородного сообщения;

неисправности буксового узла колесной пары, включая:

ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек буксы;

трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой крышки или крепительной буксы;

сдвиг корпуса буксы;

разрушение или трещины корпуса буксы;

выброс смазки на диск и обод колеса;

нагрев корпуса буксы более 60 °C без учета температуры окружающей среды;

неисправности колесной пары с подшипниками кассетного типа, включая:

сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

обрыв болтов торцевого крепления подшипников на оси;

повреждение уплотнения;

нагрев корпуса подшипника кассетного типа или адаптера более 80 °C без учета температуры окружающего воздуха.

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

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, а также специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей железнодорожной станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна, соответственно, свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива, моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары. Локомотив, специальный самоходный подвижной состав при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары отключены.

Наличие выделения смазки независимо от ее количества и внешнего вида не является признаком неисправности для колесной пары с подшипниками кассетного типа с адаптером.

15. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автоматическими тормозами, а пассажирские вагоны и локомотивы, вагоны моторвагонного железнодорожного подвижного состава, кроме того, оборудуются электропневматическими тормозами. Порядок и сроки оборудования автоматическими тормозами железнодорожного подвижного состава, не находящегося в обращении и не имеющего права подачи (выхода) на железнодорожные пути общего пользования, устанавливаются их владельцем.

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны содержаться в соответствии с нормами и правилами и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а автоматические тормоза также остановку поезда при разъединении или разрыве тормозной магистрали и при открытии стоп-крана (крана экстренного торможения).

Автоматические и электропневматические тормоза железнодорожного подвижного состава должны обеспечивать тормозное нажатие, гарантирующее остановку поезда при экстренном торможении на расстоянии не более тормозного пути, определенного по расчетным данным, утвержденным нормами и правилами.

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

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

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

17. Локомотивы, пассажирские вагоны, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав оборудуются ручными тормозами. Часть грузовых вагонов в случаях, установленных нормами и правилами, должна иметь переходную площадку со стоп-краном и ручным тормозом.

Ручные тормоза железнодорожного подвижного состава должны содержаться в соответствии с нормами и правилами и обеспечивать расчетное тормозное нажатие.

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

19. Железнодорожный подвижной состав должен быть оборудован автосцепкой.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

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

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

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

у специального подвижного состава:

в порожнем состоянии - не более 1080 мм;

в груженом - не менее 980 мм.

Для железнодорожного подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна соответствовать нормам и правилам и обеспечена в эксплуатации при наибольших износах и нагрузках.

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

в грузовом поезде - 100 мм;

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

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

в пассажирском поезде, следующем со скоростью 121 - 140 км/ч, - 50 мм;

между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда - 100 мм;

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

Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений.

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

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

При прицепке вагонов к поезду на железнодорожных станциях, где нет осмотрщиков вагонов, а также при маневровой работе ответственным за правильное сцепление вагонов является работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не имеет права приводить локомотив, специальный самоходный подвижной состав в движение (далее - руководитель маневров).

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

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

Выполнение операций по прицепке поездного локомотива к железнодорожному составу и отцепке его от железнодорожного состава грузового и пассажирского поезда при обслуживании локомотива одним машинистом возлагается на осмотрщика вагонов, а на железнодорожных станциях, где не предусмотрены осмотрщики вагонов, и на перегонах:

в пассажирском поезде - на начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда;

в грузовом поезде - на машиниста локомотива.

21. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также ставить в поезда грузовые вагоны, имевшие сход с рельсов, до их осмотра и признания годными для движения и грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов, за исключением случаев передислокации неисправных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования в текущий ремонт, к ближайшему пункту текущего отцепочного ремонта или вагоноремонтному предприятию, с соблюдением мер, гарантирующих безопасность движения. Порядок передислокации таких вагонов определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Не допускается выдача под поезда локомотивов, назначенный срок службы которых истек.

Не допускается включать в поезда, следующие по инфраструктуре железнодорожного транспорта общего пользования во всех видах сообщения груженые грузовые вагоны, в отношении которых после 1 января 2016 г. выполнены работы по продлению сроков их службы или модернизации с продлением сроков их службы, за исключением:

1) специального железнодорожного подвижного состава, включаемого в хозяйственные поезда и предназначенного для производства работ по содержанию, обслуживанию, ремонту сооружений и устройств железных дорог;

2) вагонов-цистерн для перевозки:

патоки;

желтого фосфора;

виноматериалов;

гептила;

амила;

уксусной кислоты;

ядохимикатов;

алкилбензолсульфокислоты;

меланжа;

молока;

поливинилхлорида;

капролактама;

суперфосфорной кислоты;

сульфанола;

3) рефрижераторных вагонов;

4) вагонов-термосов;

5) вагонов-ледников;

6) вагонов-дизель-электростанций;

7) вагонов-транспортеров;

8) вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники.

Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие неисправности электропневматического тормоза, системы отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ, специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2 могут следовать в пассажирских поездах со скоростью не более 120 км/ч.

Пассажирские вагоны, включаемые в пассажирские поезда с электроотоплением, должны быть оборудованы системой автоматического управления электроотоплением, а локомотивы, выдаваемые под поезда (электровозы) - устройством отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов.

Локомотивы, моторвагонный железнодорожный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав, принадлежащие владельцу железнодорожных путей необщего пользования (владельцу железнодорожного подвижного состава) при обращении в поездах на железнодорожных путях общего и необщего пользования должны соответствовать требованиям, установленным настоящими Правилами, и пройти проверку на подтверждение их исправного технического состояния.

Требования к техническому состоянию железнодорожного подвижного состава и производству его технического обслуживания и ремонта устанавливаются нормами и правилами. Порядок его технического обслуживания и ремонта, в ходе которого подтверждается исправное техническое состояние железнодорожного подвижного состава, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Запрещается установка на железнодорожный подвижной состав деталей и узлов, назначенный срок службы которых истек.

22. Порядок технического обслуживания, ремонта железнодорожного подвижного состава и его составных частей определяется конструкторской документацией.

Организация системы технического обслуживания и текущего ремонта железнодорожного подвижного состава, обращающегося на инфраструктуре и его составных частей, а также контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов обеспечивается владельцем инфраструктуры.

23. Ответственными за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения железнодорожного подвижного состава являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно осуществляющие его техническое обслуживание и ремонт, а также уполномоченные работники владельца железнодорожного подвижного состава.

25. Локомотивы и моторвагонный железнодорожный подвижной состав, а также специальный самоходный подвижной состав при круглогодичной эксплуатации два раза в год комиссионно осматриваются.

30. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в пунктах технического обслуживания, депо и заводах, оснащенных диагностическими средствами.

При техническом обслуживании проверяется:

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

исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, средств сигнализации и устройств связи, привода генератора и его соответствие типу генератора, крепления подвагонного оборудования, особое внимание обращается на исправность цепочек расцепного рычага, автосцепки, а также отпуск автоматических тормозов;

состояние и исправность ходовых частей (тележек);

исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;

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

После выгрузки груза грузовые вагоны должны быть очищены внутри и снаружи от остатков груза способами, допускаемыми руководством по эксплуатации грузовых вагонов. При этом должна быть обеспечена защита буксовых узлов, тормозного оборудования, рукавов, воздушной магистрали, элементов тележки и других элементов конструкции от попадания в них влаги, остатков груза и грязи.

При погрузке грузовых вагонов не допускается попадание груза на буксовые узлы или подшипники колесных пар и элементы тележек или тормозное оборудование грузовых вагонов.

Не допускается при погрузочно-разгрузочных работах температурное воздействие на элементы грузовых вагонов, превышающее значения, определенные руководством по эксплуатации вагона.

Не допускается открывать и закрывать двери, погрузочные и разгрузочные крышки люков, борта вагонов с применением тракторов, погрузчиков, лебедок, кранов и другой техники, не предназначенной для выполнения данных работ.

Не допускается устранение сдвига и восстановление сыпучести грузов в вагонах способами и устройствами, не предназначенными для этих целей.

При проверке ходовых частей, в том числе проверяется суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных грузовых вагонов, зазор должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, у цистерн, хоппер-дозаторов для перевозки зерна, цемента, минеральных удобрений, окатышей и хоппер-дозаторов типа ЦНИИ-ДВЗ - не более 14 мм и не менее 4 мм, кроме хопперов для перевозки угля, агломерата, апатитов и хоппер-дозаторов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров ВС-50, у которых зазор должен быть не более 12 мм и не менее 6 мм, а у думпкаров ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не более 20 мм и не менее 12 мм, у думпкаров модели 33-692, 33-693 - не более 6 и не менее 3 мм. Допускается отсутствие зазоров между скользунами одной стороны тележки. Отсутствие зазоров между скользунами по диагонали вагона не допускается, кроме вагонов на беззазорных тележках.

Зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме должны быть от 4 мм до 15 мм, а между соединительной и надрессорной балками с обеих сторон одной двухосной тележки - от 4 мм до 20 мм.

Не допускается отсутствие зазоров в двух любых скользунах одной четырехосной тележки с одной стороны цистерны, по диагонали цистерны между скользунами соединительной и шкворневой балок и диагонали четырехосной тележки между скользунами надрессорной и соединительной балок.

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

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

Порядок предъявления вагонов и поездов к техническому обслуживанию и уведомления о годности вагонов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

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

Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления о готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

32. Работники пунктов технического обслуживания грузовых и пассажирских вагонов должны своевременно в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов, обеспечивающий проследование вагонов в исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного участка.

Гарантийные участки для поездов грузовых на инфраструктуре устанавливаются владельцем инфраструктуры, исходя из протяженности участков обращения локомотивов, необходимости проведения полного опробования автотормозов, качественного технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов.

Гарантийным участком для пассажирских поездов является маршрут следования от пункта формирования поезда до пункта оборота и обратно до конечного пункта расформирования (назначения) поезда. Пункты технического обслуживания в пути следования поездов пассажирских определяются владельцем инфраструктуры.

Ответственность за работоспособное состояние внутреннего, холодильного, радио- и электрооборудования, обеспечение пожарной безопасности вагонов несут их владельцы от пункта формирования до пункта оборота состава и обратно.

Приложение

к Технической эксплуатации

железнодорожного подвижного

состава, предусмотренной Правилами

технической эксплуатации железных

дорог Российской Федерации,

утвержденными приказом Министерства

транспорта Российской Федерации

от 21 декабря 2010 г. N 286

Рекомендуемый образец

 АКТ

 допуска железнодорожного подвижного состава

 к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования

 после изготовления, модернизации, ремонта

 Железнодорожная станция \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

 Настоящий акт составлен по результатам проверки технического состояния

железнодорожного подвижного состава на соответствие требованиям [Правил](#Par35)

технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные

приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286, вновь

изготовленного/модернизированного/прошедшего ремонт на

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (наименование предприятия, условный номер клеймения)

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ серия (модель) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ заводской номер \_\_\_\_\_\_\_\_

 (вид железнодорожного

 подвижного состава)

номер железнодорожного подвижного состава \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (по данным пономерного учета)

по окончании \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (вид ремонта, изготовление, модернизация)

проведенного по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_,

 (вид и реквизиты документа, по которому выполнены работы)

признан \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (технически исправным/ (допускается/не допускается)

 технически неисправным)

на железнодорожные пути общего пользования.

Причины отказа \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Уполномоченный представитель владельца инфраструктуры

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Настоящий акт вручен дежурному по железнодорожной станции:

Дата и время "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_ час. \_\_ мин.

Дежурный по железнодорожной

станции \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (подпись) (инициалы, фамилия)

 Оборотная сторона акта

 Перечень несоответствий,

 выявленных в ходе осмотра железнодорожного

 подвижного состава

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование несоответствия(ий), выявленного(ых) при осмотре железнодорожного подвижного состава, с указанием пункта [Правил](#Par35) технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. N 286 | Метод контроля (визуальный/инструментальный обмер/по данным отчетно-учетной документации) |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |
|  |  |

Уполномоченный представитель владельца инфраструктуры

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Уполномоченный представитель предприятия, производившего

изготовление/модернизацию/ремонт железнодорожного подвижного состава:

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_/\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

 (должность) (подпись) (инициалы, фамилия)

Дата и время "\_\_" \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_ г. \_\_ час. \_\_ мин.

Приложение N 6

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

1. Основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур.

В соответствии с пунктом 1 статьи 18 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.

Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением норм и правил, правильной организацией и выполнением технологического процесса работы железнодорожных станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.

Нарушение сводного графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях или из-за отказа технических средств, или явлений стихийного бедствия, когда происходит нарушение сводного графика движения поездов, работники всех хозяйств обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих поездов пассажирских и грузовых и обеспечивать их безопасное проследование.

На железнодорожных путях необщего пользования владелец железнодорожных путей необщего пользования утверждает контактные графики движения поездов.

2. Сводный график движения поездов должен обеспечивать:

удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;

безопасность движения поездов;

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

рациональное использование железнодорожного подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;

соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;

возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения;

выполнение технологического процесса по своевременной перевозке грузов;

согласованность работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

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

Кроме номера, каждому грузовому и пассажирскому поезду на железнодорожной станции его формирования (отправления) присваивается индекс, который не изменяется до железнодорожной станции расформирования (назначения).

По видам сообщения пассажирские поезда делятся на дальние, следующие на расстояние свыше 700 км, местные - до 700 км и пригородные - до 200 км.

Поездам, не предусмотренным графиком движения (восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара), номера присваиваются при их назначении. Номера таких поездов и порядок их следования объявляются диспетчером поездным.

5. Приоритетность поездов устанавливается в зависимости от следующей очередности перевозок:

внеочередные перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров (восстановительные и пожарные поезда, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара);

воинские перевозки (воинские поезда);

перевозки пассажиров в международном сообщении (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);

перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в дальнем следовании (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);

перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения);

перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа (почтово-багажные поезда);

специальные перевозки (специальные поезда);

грузопассажирские и людские перевозки (грузопассажирские и людские поезда);

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

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

В служебных помещениях, на пассажирских вокзалах должны быть установлены часы. Порядок установки, ремонта и содержания настенных и наружных электрических часов, находящихся в местах работы уполномоченных лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Показание времени на часах должно быть одинаковым на всех участках и подразделениях железнодорожного транспорта.

7. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.

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

Железнодорожные пути необщего пользования, не имеющие раздельных пунктов, рассматриваются как железнодорожные станции с организацией движения по железнодорожным путям маневровым порядком.

12. Использование технических средств железнодорожной станции устанавливается техническо-распорядительным актом.

Порядок, установленный техническо-распорядительным актом, является обязательным для работников владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и владельцев железнодорожного подвижного состава.

При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций, техническо-распорядительный акт может не составляться, а порядок использования технических средств при этом устанавливается инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, которая разрабатывается и утверждается владельцем железнодорожных путей необщего пользования и согласовывается владельцем инфраструктуры.

24. Маневры на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должны производиться по указанию только одного работника, который может быть дежурным по железнодорожной станции, диспетчером маневровым железнодорожной станции, дежурным по сортировочной горке или парку железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчером поездным. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования.

Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

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

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

29. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска, маневры на таких путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, установлен в [приложении N 11](#Par6684) к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

30. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в порядке, утвержденном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:

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

вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте;

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

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

вагоны и специальный подвижной состав, имеющие трафарет "С горки не спускать";

сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами.

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

На железнодорожных путях необщего пользования для передвижения вагонов у фронтов погрузки-выгрузки могут использоваться специальные маневровые средства (толкатели, дистанционно управляемые локомотивы, маневровые тележки, электролебедки), которые должны соответствовать требованиям по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-выгрузочных работ.

31. Не допускается пропускать через сортировочные горки груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 тонн при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать".

32. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:

при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны светофором, с другой - предельным столбиком;

при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - предельными столбиками с обеих сторон.

Стоящие на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими средствами закрепления, предусмотренными [пунктами 30](#Par6826) - [41 приложения N 11](#Par6845) к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

Порядок закрепления вагонов и составов установлен в [пунктах 30](#Par6826) - [41 приложения N 11](#Par6845) к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, с учетом местных условий.

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

38. Не допускается ставить в поезда:

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

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов;

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

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

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

платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных нормами и правилами;

вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

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

порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;

вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания;

грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колесных парах и элементах тележек вагона.

Вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение или аварию, допускаются к использованию на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования только после их осмотра и признания годными для движения.

42. Не допускается ставить в поезда грузопассажирские вагоны с опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. В исключительных случаях на малоинтенсивных линиях (участках), где никакие другие поезда, кроме грузопассажирских не обращаются, может допускаться постановка в них вагонов с опасными грузами (за исключением вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) по решению и в порядке, установленным, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

49. В зависимости от технического оснащения железнодорожного подвижного состава тормозными средствами устанавливаются:

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

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

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

Указанные нормы и данные приводятся в Правилах технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

В поездах, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, обеспечение тормозами должно соответствовать массе поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

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

Пассажирские и почтово-багажные поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские и почтово-багажные поезда вагонов габарита "РИЦ", разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении.

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

Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах, а также порядок включения воздухораспределителей вагонов, локомотивов и специального подвижного состава на соответствующий режим торможения устанавливаются в соответствии с Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

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

Необходимость и порядок постановки в поезда, обращающиеся на железнодорожных путях необщего пользования, железнодорожного подвижного состава и специального подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

52. Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится:

на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;

после смены локомотива;

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

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

на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

Перед затяжными спусками 0,018 и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии. Перечень таких железнодорожных станций устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив, производится сокращенное опробование тормозов.

На железнодорожных путях необщего пользования полное опробование автотормозов производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок.

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

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

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

при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;

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

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

в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,539 МПа (5,5 кгс/см2), при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива на перегоне после остановки поезда в связи с невозможностью дальнейшего управления движением поезда из головной кабины;

в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности более чем на 20% от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии формы ВУ-45, установленной "Правилами по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог", утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников содружества (приложение N 40 к протоколу от 29 - 30 мая 2008 г. N 48);

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

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

После производства полного или сокращенного опробования тормозов, кроме того, в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

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

Порядок включения в автотормозную сеть вагонов в поездах повышенной массы и длины и соединенных, специального подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, а также опробования автотормозов в таких поездах устанавливается Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (приложение N 18 к протоколу от 7 мая 2014 г. N 60).

53. После полного опробования тормозов в поезде, а также после сокращенного, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование тормозов от стационарного устройства или локомотива, осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку формы ВУ-45, об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии. В справке формы ВУ-45 на поезд указывается и номер хвостового вагона.

О каждом полном опробовании автотормозов в моторвагонных поездах делается запись в журнале технического состояния локомотива, моторвагонного подвижного состава по установленной форме.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта должность не предусмотрена, работник, на которого эта обязанность возложена, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о происшедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста локомотива справке формы ВУ-45.

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

На железнодорожных станциях, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники пассажирских вагонов, а в грузовых - работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов, на которых эта обязанность возложена, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

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

Не допускается давать оперативные указания о движении поездов на участке другими лицами.

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

62. Каждая железнодорожная станция и путевой пост в части руководства движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в руководстве только одного работника: железнодорожная станция или путевой пост - дежурного по железнодорожной станции (за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом), а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчера поездного, поезд - машиниста ведущего локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава.

На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития может быть несколько дежурных по железнодорожной станции или по паркам железнодорожной станции, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы. Разграничение районов управления на таких железнодорожных станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по железнодорожной станции или по парку железнодорожной станции указываются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.

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

Допускается на малоинтенсивных линиях (участках) при отмене дежурств дежурными по железнодорожным станциям возлагать руководство движением поездов на этих железнодорожных станциях на дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции, если железнодорожная станция оборудована устройствами телеуправления стрелками и сигналами прилегающих железнодорожных станций и обеспечена устойчивая поездная радиосвязь, или на диспетчера поездного на участках, имеющих устройства диспетчерского контроля за движением поездов, с установлением порядка, обеспечивающего безопасность движения поездов, в том числе обслуживаемых одним машинистом.

66. Прием поездов на железнодорожную станцию должен производиться на свободные железнодорожные пути, предназначенные для этого техническо-распорядительным актом железнодорожной станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на железнодорожные пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов при приеме на железнодорожные пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

На отдельных железнодорожных станциях при длине железнодорожного пути, достаточной для установки двух моторвагонных поездов, допускается разделение железнодорожного пути маршрутным светофором на два участка, на которые могут приниматься эти поезда.

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

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

Перечень железнодорожных станций, на которых допускается прием моторвагонных поездов на отдельные участки железнодорожного пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Установленный для этих железнодорожных станций порядок приема моторвагонных поездов допускается также использовать при приеме на железнодорожную станцию одиночных локомотивов, мотовозов и дрезин.

Для приема на железнодорожную станцию подталкивающих локомотивов и локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов могут устанавливаться определенные участки железнодорожных путей. Железнодорожные станции и порядок приема таких локомотивов определяются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования допускается прием поездов маневровым порядком на свободные участки станционных путей (частично занятые железнодорожным подвижным составом), а также непосредственно к технологическим объектам по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора.

Порядок приема таких поездов устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В необходимых случаях допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных железнодорожных путей. Порядок приема этих поездов, обеспечивающий безопасность движения, установлен в [приложении N 8](#Par6278) к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

71. Прибывающий на железнодорожную станцию поезд должен быть остановлен в пределах полезной длины пути приема, установленной [пунктом 32](#Par3131) настоящего приложения.

В случае если хвост поезда останется за пределами полезной длины пути приема, сигналист или дежурный стрелочного поста обязан немедленно доложить об этом дежурному по железнодорожной станции, который принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приема.

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

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

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

На железнодорожных станциях, где пути приема поездов удалены или где по местным условиям дежурный по железнодорожной станции не может встречать поезда, их должны встречать работники, указанные в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции (сигналисты или дежурные стрелочного поста).

В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе дежурный по железнодорожной станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок (на участках, не оборудованных автоматической блокировкой) - и по докладу других работников, назначаемых, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

После прибытия на железнодорожную станцию пассажирского, почтово-багажного, людского, воинского людского или грузопассажирского поезда дежурный по железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчер поездной принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции, а также в [Инструкции](#Par3581) по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации.

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

Порядок обеспечения контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе при неисправности приборов управления и контроля устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные по железнодорожной станции могут не встречать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при приеме поездов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

На железнодорожных станциях, где железнодорожные пути отправления поездов удалены или где по местным условиям дежурный по железнодорожной станции не может провожать поезда, их должны провожать сигналисты или дежурные стрелочного поста.

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

На участках с диспетчерской централизацией, где нет дежурных по железнодорожной станции, и на железнодорожных станциях, оборудованных электрическими рельсовыми цепями или другими устройствами контроля свободности участков железнодорожного пути, где дежурный по железнодорожной станции по местным условиям не может провожать поезда и нет других работников (сигналистов, дежурных стрелочного поста), отправление поездов контролируется по показаниям приборов управления и контроля.

Перечень железнодорожных станций, где дежурные по железнодорожной станции могут не провожать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при отправлении поездов устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

82. Ответственными за правильность формирования поезда являются работники железнодорожных станций.

Работники железнодорожной станции владельца инфраструктуры или владельца железнодорожного пути необщего пользования (если железнодорожная станция расположена на железнодорожных путях необщего пользования) перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы железнодорожной станции, техническо-распорядительным актом, графиком движения и планом формирования поездов проверить правильность формирования поезда, правильность и прочность крепления грузов на открытом железнодорожном подвижном составе, убедиться, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем.

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузопассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников вагонного хозяйства.

Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников железнодорожной станции в зависимости от местных условий устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

83. На все грузовые и пассажирские поезда на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдаются учетный документ, который составляется на железнодорожной станции формирования поезда в соответствии с Инструкцией по составлению Натурного листа грузового поезда, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (протокол от 12 февраля 2003 г. N 34) и сопровождает поезд на всем пути следования (далее - натурный лист), и перевозочные документы в запечатанном виде.

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

На поезда, в которых имеется кондуктор главный (составитель поездов), натурный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае кондуктор главный (составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками железнодорожной станции, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения.

97. После прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) машинист обязан:

убедиться в правильности сцепления локомотива, специального самоходного подвижного состава с первым вагоном состава и соединения воздушных рукавов и электрических проводов, а также в открытии концевых кранов между ними;

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

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

ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузо-пассажирского поезда - наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, а также открытого железнодорожного подвижного состава;

ознакомиться по натурному листу с составом пассажирского и почтово-багажного поезда - наличием вагонов, занятых грузобагажом и багажом;

если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией.

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

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

Приложение N 7

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ИНСТРУКЦИЯ

ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

I. Общие положения

1. Выполнение требований сигналов, установленных настоящим приложением, обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы.

2. Все нормативные и технические документы, относящиеся к сигнализации на железнодорожном транспорте, должны соответствовать требованиям настоящего приложения.

II. Сигналы на железнодорожном транспорте

3. Сигналы на железнодорожном транспорте служат для обеспечения безопасности движения, а также для четкой организации движения поездов и маневровой работы.

По способу восприятия сигналы подразделяются на видимые и звуковые.

4. Видимые сигналы выражаются цветом, формой, положением и числом сигнальных показаний. Для подачи видимых сигналов служат сигнальные приборы такие, как светофоры, семафоры, диски, щиты, фонари, флаги, сигнальные указатели и сигнальные знаки.

Видимые сигналы по времени их применения подразделяются на следующие типы:

1) круглосуточные, подаваемые одинаково в светлое и темное время суток; такими сигналами служат огни светофоров установленных цветов, маршрутные и другие световые указатели, постоянные диски уменьшения скорости, квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета), красные диски со светоотражателем для обозначения хвоста грузового поезда, сигнальные указатели и знаки;

2) дневные, подаваемые в светлое время суток; для подачи таких сигналов служат диски, щиты, флаги, крылья семафоров и сигнальные указатели (стрелочные, путевого заграждения, устройств сбрасывания и гидравлических колонок);

3) ночные, подаваемые в темное время суток; такими сигналами служат огни установленных цветов в ручных и поездных фонарях, фонарях на шестах, крыльях семафоров и сигнальных указателях.

Ночные сигналы должны применяться и в дневное время при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки менее норм, установленных для светофоров в соответствии с [пунктом 4 приложения N 3](#Par2265) к Правилам.

В железнодорожных тоннелях применяются только ночные или круглосуточные сигналы.

5. Звуковые сигналы выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности. Значение их днем и ночью одно и то же.

Для подачи звуковых сигналов служат свистки локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава, ручные свистки, духовые рожки, сирены, гудки и петарды.

Взрыв петарды требует немедленной остановки поезда.

III. Светофоры на железнодорожном транспорте

6. Светофоры по назначению подразделяются на следующие типы:

1) входные - разрешающие или запрещающие поезду следовать с перегона на железнодорожную станцию;

2) выходные - разрешающие или запрещающие поезду отправиться с железнодорожной станции на перегон;

3) маршрутные - разрешающие или запрещающие поезду проследовать из одного района железнодорожной станции в другой;

4) проходные - разрешающие или запрещающие поезду проследовать с одного блок-участка (межпостового перегона) на другой;

5) прикрытия - для ограждения мест пересечений железнодорожных путей в одном уровне другими железнодорожными путями, трамвайными путями и троллейбусными линиями, разводных мостов и участков, проходимых с проводником;

6) заградительные - требующие остановки при опасности для движения, возникшей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах, а также при ограждении составов для осмотра и ремонта вагонов на станционных железнодорожных путях;

7) предупредительные - предупреждающие о показании основного светофора (входного, проходного, заградительного и прикрытия);

8) повторительные - для оповещения о разрешающем показании выходного, маршрутного, въездного (выездного), технологического и о показании горочного, маневрового светофоров, когда по местным условиям видимость основного светофора не обеспечивается;

9) локомотивные - для разрешения или запрещения поезду следовать по перегону с одного блок-участка на другой, а также предупреждения о показании путевого светофора, к которому приближается поезд;

10) маневровые - разрешающие или запрещающие производство маневров;

11) горочные - разрешающие или запрещающие роспуск вагонов с горки;

12) въездные (выездные) - разрешающие или запрещающие въезд железнодорожного подвижного состава в производственное помещение и выезд из него на железнодорожных путях необщего пользования;

13) технологические - разрешающие или запрещающие подачу или уборку железнодорожного подвижного состава при обслуживании объектов, расположенных на железнодорожных путях необщего пользования (вагоноопрокидывателей, вагонных весов, устройств для восстановления сыпучести грузов, сливо-наливных устройств и др.).

Один светофор может совмещать несколько назначений (входной и выходной, выходной и маневровый, выходной и маршрутный и др.).

7. В качестве источников света в светофорах используют светоизлучающие диоды или лампы накаливания. Светофоры применяются линзовые или прожекторные; по расположению они подразделяются на мачтовые, карликовые, а также устанавливаемые на мостиках, консолях, фермах мостов, стенах тоннелей, а на железнодорожных путях необщего пользования также на стенах производственных помещений.

Сигнальные огни на светофорах применяются: непрерывно горящие, нормально негорящие, немигающие и мигающие (периодически загорающиеся и гаснущие).

Нормально негорящие сигнальные огни проходного светофора на участках, оборудованных автоблокировкой, загораются при вступлении поезда на блок-участок перед ним и гаснут после выхода поезда с этого блок-участка.

На светофоре должна быть предусмотрена литерная табличка, содержащая его обозначение. Проходные светофоры автоблокировки обозначаются цифрами, все остальные светофоры - буквами или буквами и цифрами. На двухпутных и многопутных перегонах вновь оборудуемых постоянно действующими устройствами для организации движения по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров литерная табличка должна быть предусмотрена в том числе и на обратной стороне мачт проходных светофоров.

8. Основные значения сигналов, подаваемых светофорами (независимо от места установки и их назначения), следующие:

1) один зеленый огонь - разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт;

2) один желтый мигающий огонь - разрешается движение с установленной скоростью; следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью;

3) один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; следующий светофор закрыт;

4) два желтых огня, из них верхний мигающий - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу; следующий светофор открыт;

5) два желтых огня - разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться у следующего светофора; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу;

6) один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал;

7) один лунно-белый огонь - разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров;

8) один синий огонь - запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор.

Применение перечисленных сигналов на светофорах различного назначения предусматривается в соответствующих пунктах настоящего приложения. Порядок применения этих сигналов в других не предусмотренных настоящим приложением случаях с соблюдением их сигнального значения устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования, оборудованных двузначной сигнализацией, допускается устанавливать значения показаний светофоров (кроме заградительных и светофоров прикрытия) владельцу железнодорожных путей необщего пользования.

26. Заградительными светофорами подается сигнал: один красный огонь - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 48)](#Par3957).



Рис. 48



Рис. 49



Рис. 50

Предупредительными светофорами перед заградительными подается сигнал один желтый огонь - разрешается движение с готовностью остановиться; основной заградительный светофор закрыт [(рис. 49)](#Par3961).

Нормально сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных к ним не горят [(рис. 50)](#Par3965), и в этом положении светофоры сигнального значения не имеют. В отдельных случаях по решению владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования могут применяться заградительные и предупредительные к ним светофоры с непрерывно горящими сигнальными огнями.

Мачты заградительных светофоров имеют отличительную окраску - чередующиеся черные и белые наклонные полосы.

Заградительные светофоры могут быть совмещены с маневровыми светофорами, в том числе карликового типа.

31. На железнодорожных путях необщего пользования въездными (выездными) светофорами подаются сигналы:

1) один желтый огонь - разрешается въезд в производственное помещение (или выезд из него) [(рис. 62)](#Par4059);

2) красный огонь - стой! Въезд в производственное помещение (или выезд из него) запрещен [(рис. 63)](#Par4063).

Технологическими светофорами подаются сигналы:

1) один желтый огонь - разрешается подача вагонов к объекту, расположенному на железнодорожных путях необщего пользования, с готовностью остановиться [(рис. 64)](#Par4067);

2) красный огонь - стой [(рис. 65)](#Par4071);

3) один лунно-белый огонь, установленный на обратной стороне светофора - убрать вагоны с объекта, расположенного на железнодорожном пути необщего пользования [(рис. 66)](#Par4075).



Рис. 62



Рис. 63



Рис. 64



Рис. 65



Рис. 66

На железнодорожном пути необщего пользования допускается применение сигнала: один лунно-белый огонь, горящий одновременно с красным огнем - убрать вагоны с объекта.

Показания въездных (выездных) и технологических светофоров дополняются звуковыми и световыми сигналами, порядок подачи и управления которыми устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Сигналы ограждения на железнодорожном транспорте

35. Переносными сигналами предъявляются требования:

1) прямоугольный щит красного цвета (или красный флаг на шесте) днем и красный огонь фонаря на шесте ночью - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 76)](#Par4191);

2) квадратный щит желтого цвета днем и ночью [(рис. 77)](#Par4195) при расположении опасного места:

на перегоне - разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью;

на главном железнодорожном пути железнодорожной станции - разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее проследования с уменьшенной скоростью;

на остальных станционных железнодорожных путях - разрешается проследование сигнала со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии его - на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - со скоростью не более 15 км/ч.



Рис. 76



Рис. 77



Рис. 78

Обратная сторона квадратного щита (зеленого цвета) днем и ночью [(рис. 78)](#Par4199) на перегоне и на главном железнодорожном пути железнодорожной станции указывает на то, что машинист поезда имеет право повысить скорость до установленной после проследования опасного места всем составом.

37. При внезапном возникновении препятствия на перегоне и отсутствии необходимых переносных сигналов следует немедленно на месте препятствия установить сигнал остановки [(рис. 91)](#Par4271): днем - красный флаг, ночью - фонарь с красным огнем и с обеих сторон на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии Б, указанном в графе 4 [таблицы 1](#Par4102), в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения поездов на перегоне уложить по три петарды, а на железнодорожных путях необщего пользования установить сигнал остановки со стороны ожидаемого поезда - на расстоянии "Т".



Рис. 91

Петарды должны охраняться работниками подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, которые обязаны стоять с ручными красными сигналами на расстоянии 20 м от первой петарды в сторону места препятствия.

Сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны ожидаемого поезда. На однопутных участках, если неизвестно с какой стороны ожидается поезд, сигналы устанавливаются в первую очередь со стороны спуска к ограждаемому месту, а на площадке - со стороны кривой или выемки.

Детальный порядок действий работников при ограждении внезапно возникших препятствий определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

39. Петарды во всех случаях укладываются в количестве трех штук: две на правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом [(рис. 91)](#Par4271). Расстояние между петардами должно быть по 20 м.

42. Всякое препятствие для движения по станционным железнодорожным путям и стрелочным переводам должно быть ограждено сигналами остановки независимо от того, ожидается поезд (маневровый состав) или нет.

При ограждении на станционном железнодорожном пути места препятствия или производства работ сигналами остановки все ведущие к этому месту стрелки устанавливаются в такое положение, чтобы на него не мог выехать железнодорожный подвижной состав, и запираются или зашиваются костылями. На месте препятствия или производства работ на оси железнодорожного пути устанавливается переносной красный сигнал [(рис. 98)](#Par4324).

Если какие-либо из этих стрелок направлены остряками в сторону места препятствия или производства работ и не дают возможности изолировать железнодорожный путь, такое место с обеих сторон ограждается переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от границ места препятствия или производства работ [(рис. 99)](#Par4328). В том случае, когда остряки стрелок на железнодорожных путях общего пользования расположены ближе чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - ближе чем на 15 м от места препятствия или производства работ, между остряками каждой такой стрелки устанавливается переносной красный сигнал [(рис. 100)](#Par4332).



Рис. 98



Рис. 99



Рис. 100

При ограждении переносными красными сигналами места препятствия или производства работ на стрелочном переводе сигналы устанавливаются: со стороны крестовины - против предельного столбика на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей; с противоположной стороны на железнодорожных путях общего пользования - в 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - в 15 м от остряка стрелки [(рис. 101)](#Par4338).



Рис. 101

Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположена другая стрелка, которую можно поставить в такое положение, что на стрелочный перевод, где имеется препятствие, не может выехать железнодорожный подвижной состав, то стрелка в таком положении запирается или зашивается. В этом случае переносной красный сигнал со стороны такой изолирующей стрелки не ставится [(рис. 102)](#Par4344).



Рис. 102

Когда стрелку в указанное положение поставить нельзя, то на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 м от места препятствия или производства работ в направлении к этой стрелке устанавливается переносной красный сигнал [(рис. 101)](#Par4338).

Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны железнодорожной станции - переносными красными сигналами, устанавливаемыми на оси каждого из сходящихся железнодорожных путей против предельного столбика [(рис. 103)](#Par4351).



Рис. 103

Когда место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным сигналом, то со стороны перегона оно ограждается закрытым входным сигналом, а со стороны железнодорожной станции - переносным красным сигналом, установленным между остряками входной стрелки [(рис. 104)](#Par4357).



Рис. 104

Дежурный стрелочного поста, обнаруживший препятствие на стрелочном переводе, должен немедленно установить один переносной красный сигнал на месте препятствия (до начала работ по ремонту) и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.

44. Вагоны, ремонтируемые на станционных железнодорожных путях, и вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами), пассажирские вагоны, стоящие на отдельных железнодорожных путях, ограждаются переносными красными сигналами, устанавливаемыми на железнодорожных путях общего пользования на оси железнодорожного пути на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м (на сквозных железнодорожных путях - с обеих сторон, а на тупиковых железнодорожных путях - со стороны стрелочного перевода).

Если в этом случае крайний вагон на железнодорожных путях общего пользования находится от предельного столбика менее чем на 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - менее 15 м, то переносной красный сигнал с этой стороны устанавливается на оси железнодорожного пути против предельного столбика.

На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров, железнодорожные пути, на которых производится очистка вагонов, устранение коммерческих неисправностей, безотцепочный ремонт и техническое обслуживание вагонов оборудуются устройствами ограждения, исключающими въезд железнодорожного подвижного состава.

При техническом обслуживании и ремонте вагонов могут применяться устройства и централизованного ограждения составов, при этом порядок ограждения составов или отдельных групп вагонов при их техническом обслуживании и ремонте в зависимости от местных условий устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

45. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда ограждение производит проводник последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:

1) затребования восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива, если помощь оказывается с хвоста;

2) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с извещением об отправлении за ним другого поезда.

Проводник последнего пассажирского вагона, ограждающий остановившийся поезд, должен привести в действие ручной тормоз, уложить на расстоянии 800 м от хвоста поезда петарды, после чего отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать ручной красный сигнал в сторону перегона [(рис. 109)](#Par4392).



Рис. 109

При вынужденной остановке на перегоне других поездов они ограждаются в случаях, когда отправление было произведено в условиях перерыва действия всех средств сигнализации и связи по правильному железнодорожному пути на двухпутный перегон или однопутный перегон с выдачей извещения об отправлении за ним другого поезда. При этом ограждение производится помощником машиниста, который должен немедленно после остановки перейти в хвост поезда, проверить наличие поездного сигнала, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принять меры к его остановке.

Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива должен подавать сигнал общей тревоги; ночью и днем при плохой видимости включить прожектор.

46. Проводник вагона, ограждающий хвост остановившегося на перегоне пассажирского поезда, возвращается к составу только после подхода и остановки восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива или при передаче ограждения другому работнику, подошедшему к месту остановки пассажирского поезда.

Помощник машиниста, находящийся у хвоста поезда, отправленного при перерыве действия всех средств сигнализации и связи, возвращается на локомотив только после подхода и остановки следом идущего поезда или по сигналу машиниста, подаваемому свистком локомотива, если миновала надобность в ограждении.

47. На участках, оборудованных автоблокировкой, при остановке на перегоне пассажирского поезда проводник последнего пассажирского вагона обязан проверить видимость поездных сигналов, внимательно наблюдать за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принять меры к его остановке.

48. При вынужденной остановке поезда на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и т.п., когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист должен подавать сигнал общей тревоги.

При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится со стороны головы поезда помощником машиниста, а с хвоста - проводником последнего пассажирского вагона укладкой петард на расстоянии 1000 м от головы и хвоста поезда, как указано на [рис. 110](#Par4404).



Рис. 110

Кроме того, машинист пассажирского поезда сообщает о случившемся с использованием имеющихся средств связи диспетчеру поездному или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, а также машинисту локомотива, следующего по смежному железнодорожному пути.

На железнодорожных путях необщего пользования, если поезд сопровождается составителем, ограждение места препятствия производится со стороны головы поезда - помощником машиниста, а с хвоста - составителем, которые отходят на расстояние "Т", и показывают ручной красный сигнал в сторону перегона соответственно с головы и хвоста поезда. Если поезд не сопровождается составителем, ограждение места препятствия на смежном железнодорожном пути производится помощником машиниста со стороны ожидаемого поезда на расстоянии "Т". В случае получения машинистом поезда сообщения об отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути, он должен свистком локомотива вызвать помощника машиниста для ограждения препятствия с противоположной стороны.

При остановке остальных поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии 1000 м от места препятствия [(рис. 111)](#Par4414). Если голова поезда находится от места препятствия на расстоянии более 1000 м, петарды на смежном железнодорожном пути укладываются напротив локомотива. Если машинистом поезда будет получено сообщение о том, что по смежному железнодорожному пути отправлен поезд в неправильном направлении, он должен по радиосвязи или свистком локомотива вызвать помощника машиниста для укладки петард на таком же расстоянии от места препятствия с противоположной стороны, а на железнодорожных путях необщего пользования для ограждения препятствия с противоположной стороны.

На участках, где обращаются пассажирские поезда со скоростью свыше 120 км/ч, расстояния, на которые необходимо укладывать петарды, устанавливаются владельцем инфраструктуры.

После укладки петард помощник машиниста и проводник вагона должны отойти от места уложенных петард обратно к поезду на 20 м и показывать красный сигнал в сторону возможного приближения поезда.



Рис. 111

49. К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона по распоряжению машиниста ведущего локомотива могут быть привлечены работники локомотивной бригады, проводники пассажирских вагонов, кондукторы.

К ограждению хвоста и головы поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне, а также мест препятствий для движения поездов на смежном железнодорожном пути двухпутного или многопутного перегона могут привлекаться и иные работники, установленные приказом соответственно владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

При обслуживании локомотивов грузовых поездов одним машинистом ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится в соответствии с порядком, устанавливаемым владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

V. Ручные сигналы на железнодорожном транспорте

50. Ручными сигналами предъявляются требования:

1) красным развернутым флагом днем и красным огнем ручного фонаря ночью - стой! Движение запрещено [(рис. 112)](#Par4429).

При отсутствии днем красного флага, а ночью ручного фонаря с красным огнем сигналы остановки подаются: днем - движением по кругу желтого флага, руки или какого-либо предмета; ночью - движением по кругу фонаря с огнем любого цвета [(рис. 113)](#Par4433);



Рис. 112



Рис. 113

2) желтым развернутым флагом днем и желтым огнем ручного фонаря ночью - разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в распоряжении владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а при отсутствии этих указаний на железнодорожных путях общего пользования со скоростью не более 25 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч [(рис. 114)](#Par4441).

Желтый огонь ручного фонаря может применяться только в пределах железнодорожных станций. При отсутствии ночью ручного фонаря с желтым огнем сигнал уменьшения скорости на железнодорожной станции может подаваться медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем (рис. 115).

Сигнал уменьшения скорости на перегоне ночью во всех случаях должен подаваться только медленным движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рис. 115)](#Par4445).



Рис. 114



Рис. 115

51. При опробовании автотормозов подаются сигналы:

1) требование машинисту произвести пробное торможение (после устного предупреждения): днем - поднятой вертикально рукой, ночью - поднятым ручным фонарем с прозрачно-белым огнем [(рис. 116)](#Par4453). Машинист отвечает одним коротким свистком локомотива и приступает к торможению;

2) требование машинисту отпустить тормоза: днем - движениями руки перед собой по горизонтальной линии, ночью - такими же движениями ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рис. 117)](#Par4457). Машинист отвечает двумя короткими свистками локомотива и отпускает тормоза.



Рис. 116



Рис. 117

Для передачи указания при опробовании автотормозов могут применяться радиосвязь или устройства двусторонней парковой связи.

52. Дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность провожать поезда, при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки показывает: днем - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, окрашенный в белый цвет с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью - поднятый ручной фонарь с зеленым огнем [(рис. 118)](#Par4464).



Рис. 118

Это означает, что поезд может отправиться с железнодорожной станции (с железнодорожных путей, не имеющих выходных сигналов, при наличии соответствующего разрешения на занятие перегона) или следовать безостановочно со скоростью, установленной для прохода по железнодорожной станции. Указанный сигнал при следовании поезда без остановки показывается до прохода локомотива прибывающего поезда мимо дежурного по железнодорожной станции.

Для остановки поезда дежурный по железнодорожной станции, где ему вменено в обязанность встречать поезда, должен показывать: днем - ручной красный диск или развернутый красный флаг; ночью - красный огонь ручного фонаря [(рис. 119)](#Par4472).

(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)



Рис. 119

Дежурный по железнодорожной станции встречает поезд, прибывающий на графиковую стоянку: днем - поднятый вертикально в вытянутой руке ручной диск, со световозвращающей пленкой белого цвета с черным окаймлением, или свернутый желтый флаг; ночью - поднятый ручной фонарь с белым огнем.

На железнодорожных станциях, где рабочее место дежурного по железнодорожной станции вынесено на стрелочный пост, дежурный по железнодорожной станции в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции (вне зависимости от расписания) показывает: днем - развернутый желтый флаг; ночью - желтый огонь ручного фонаря.

VI. Сигнальные указатели и знаки

на железнодорожном транспорте

58. В тех случаях, когда необходимо указать железнодорожный путь приема, направление следования поезда или маневрового состава, род тяги и другие особые условия следования поезда, применяются маршрутные световые указатели белого цвета (цифровые, буквенные или положения), помещаемые на мачтах светофоров или на отдельной мачте [(рис. 123)](#Par4512).

Для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение поезду, на групповых выходных и маршрутных светофорах устанавливаются маршрутные световые указатели зеленого цвета [(рис. 124)](#Par4516).

Эти указатели могут использоваться и для указания номера железнодорожного пути, с которого разрешено движение маневрового состава при наличии на выходном или маршрутном светофоре лунно-белого огня.



Рис. 123



Рис. 124

64. На участках железнодорожных путей, где установлены средства автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на ходу поезда применяются сигнальные световые указатели, помещаемые на опорах контактной сети или отдельных мачтах [(рис. 137)](#Par4599) или речевые информаторы.



Рис. 137

Нормально сигнальные указатели не освещаются и сигнального значения не имеют.

При появлении на сигнальном указателе светящихся полос прозрачно-белого цвета, сигнализирующих о наличии неисправных вагонов в составе поезда, или получении соответствующего сообщения речевого информатора, а также при получении по радиосвязи от дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного) указания о возможности следования поезда на железнодорожную станцию или о необходимости немедленной его остановки на перегоне, машинист обязан:

1) принять меры к плавному снижению скорости до 20 км/ч и следовать с особой бдительностью, наблюдая за составом, на железнодорожный путь приема железнодорожный станции с остановкой независимо от показаний выходного сигнала;

2) остановить поезд служебным торможением на перегоне, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, осмотреть неисправные вагоны и доложить дежурному по железнодорожной станции (диспетчеру поездному) о возможности следования с поездом на железнодорожную станцию или затребования к составу осмотрщиков вагонов.

Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной) при этом принимает дополнительные меры, обеспечивающие безопасный пропуск поездов: информирует машинистов поездов, следующих по смежным железнодорожным путям и при необходимости задерживает отправление поездов с железнодорожной станции.

77. В местах, не допускающих проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками (при неисправности контактной сети, производстве плановых ремонтных и строительных работ, когда при следовании поездов необходимо опускать токоприемники), устанавливаются временные сигнальные знаки с отражателями, которые показывают:

1) "Подготовиться к опусканию токоприемника" [(рис. 169)](#Par4791);

2) "Опустить токоприемник" [(рис. 170)](#Par4795);

3) "Поднять токоприемник" [(рис. 171)](#Par4799).



Рис. 169



Рис. 170



Рис. 171

Схема установки этих знаков на железнодорожных путях общего пользования указана на [рис. 172](#Par4806), а на железнодорожных путях необщего пользования - на [рис. 173](#Par4811).



Рис. 172

(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)



Рис. 173

Если на двухпутном участке ведутся плановые ремонтные путевые и строительные работы с пропуском поездов по одному из железнодорожных путей и укладкой временных съездов, не оборудованных контактной сетью, сигнальный знак "Опустить токоприемник" устанавливается на расстоянии не менее 100 м от ограждаемого участка. Остальные сигнальные знаки устанавливаются по указанной на [рис. 172](#Par4806) схеме.

В случае внезапного обнаружения повреждения контактной сети, не допускающего проследования электроподвижного состава с поднятыми токоприемниками, работник дистанции электроснабжения, обнаруживший эту неисправность, обязан отойти на 500 м в сторону ожидаемого поезда и подавать машинисту приближающегося поезда ручной сигнал "Опустить токоприемник" [(рис. 174)](#Par4820):

днем - повторными движениями правой руки перед собой по горизонтальной линии при поднятой вертикально левой руке;

ночью - повторными вертикальными и горизонтальными движениями фонаря с прозрачно-белым огнем.



Рис. 174

Машинист обязан: подать оповестительный сигнал, при обесточенной электрической цепи опустить токоприемники и с особой бдительностью проследовать место повреждения, убедившись в исправности контактной сети, поднять токоприемники и продолжить движение.

VII. Сигналы, применяемые при маневровой работе

80. Маневровыми светофорами подаются сигналы:

1) один лунно-белый огонь - разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями (сигналами) руководителя маневров [(рис. 181)](#Par4866);

2) один синий огонь - запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор [(рис. 182)](#Par4870).



Рис. 181



Рис. 182

Разрешение на производство маневровых передвижений может подаваться выходными и маршрутными светофорами с показанием: один лунно-белый огонь при погашенном красном огне.

На железнодорожных станциях однопутных линий, а также двухпутных, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения по каждому железнодорожному пути, на маневровом светофоре, расположенном на мачте входного светофора со стороны железнодорожной станции, может применяться сигнал: один лунно-белый огонь - разрешается выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции.

Групповым маневровым светофором, разрешающим маневры в определенном районе железнодорожной станции, подаются сигналы в одну или обе стороны.

С железнодорожных путей, по которым не предусматривается прием и отправление поездов, из тупиков, а также для приема маневровым порядком с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования должны устанавливаться маневровые сигналы с красным огнем.

В необходимых случаях для приема на свободные участки станционных железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих из депо под составы поездов, восстановительных, хозяйственных (при производстве работ с закрытием перегона) и пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава при запрещающем показании входного светофора на мачте входного светофора может применяться сигнал: один лунно-белый огонь - разрешается прием указанных локомотивов или поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей.

81. Горочными светофорами подаются сигналы [(рис. 183)](#Par4890):

1) один зеленый огонь - разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью;

2) один желтый огонь - разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью;

3) один желтый и один зеленый огни - разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной;

4) один лунно-белый огонь - разрешается горочному (маневровому) локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на железнодорожном пути сортировочного парка;

5) один красный огонь - стой! Запрещается роспуск;

6) буква "Н" белого цвета на световом указателе, горящая одновременно с красным огнем, или при погашенном красном огне - осадить вагоны с горки назад.

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках по одному зеленому огню, одному желтому и одному зеленому огням и одному желтому огню горочных светофоров устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

В тех случаях, когда видимость сигналов горочного светофора не обеспечивается, для информации машиниста о показании горочного светофора применяются повторительные светофоры или горочная автоматическая локомотивная сигнализация. Повторительные и локомотивные светофоры должны сигнализировать теми же огнями, что и основной горочный светофор. На повторительных горочных светофорах, расположенных в середине железнодорожных путей парка приема, вместо красного огня может устанавливаться синий.

Для разрешения подачи составов до горочного светофора на железнодорожных путях парка приема, а также для сигнализации на подгорочных железнодорожных путях могут применяться маневровые светофоры.



Рис. 183

82. При отсутствии маневровых светофоров проезд выходных и маршрутных светофоров с красным огнем при маневрах разрешается дежурным по железнодорожной станции или по его указанию руководителем маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или по сигналу, подаваемому ручным сигнальным прибором.

83. При маневрах подаются ручные и звуковые сигналы:

1) разрешается локомотиву следовать управлением вперед - днем движением поднятой вверх руки с развернутым желтым флагом; ночью - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рис. 184)](#Par4898) или одним длинным звуком;



Рис. 184

2) разрешается локомотиву следовать управлением назад - днем движением опущенной вниз руки с развернутым желтым флагом; ночью - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рис. 185)](#Par4904) или двумя длинными звуками;



Рис. 185

3) тише - днем медленными движениями вверх и вниз развернутого желтого флага; ночью - ручного фонаря с прозрачно-белым огнем [(рис. 186)](#Par4910) или двумя короткими звуками;



Рис. 186

4) Стой! - днем движениями по кругу развернутого красного или желтого флага; ночью - ручного фонаря с любым огнем [(рис. 187)](#Par4917) или тремя короткими звуками.

Звуковые сигналы при маневрах подаются ручным свистком или духовым рожком.



Рис. 187

84. Сигналы при маневрах должны повторяться свистками локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, подтверждающими принятие их к исполнению.

Задание сигналисту или дежурному стрелочного поста установить стрелку на тот или иной железнодорожный путь может подаваться звуками различной продолжительности (свистками локомотивов и свистками руководителей маневров) или другими средствами в зависимости от технического оснащения железнодорожной станции в соответствии с порядком, установленным техническо-распорядительным актом железнодорожной станции.

Порядок применения сигнальных устройств большой и малой громкости устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

VIII. Сигналы, применяемые для обозначения поездов,

локомотивов и другого железнодорожного подвижного состава

85. В этой главе все указания по размещению сигналов с правой или левой стороны даны по направлению движения.

86. Голова поезда при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается: днем и ночью одним прозрачно-белым огнем прожектора и двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса [(рис. 188)](#Par4933).



Рис. 188

Голова поезда при движении по неправильному железнодорожному пути обозначается: днем и ночью - красным огнем фонаря с левой стороны, с правой стороны - прозрачно-белым огнем фонаря, а также сигнальным прозрачно-белым огнем прожектора [(рис. 189)](#Par4941).



Рис. 189

На локомотиве, следующем в голове поезда или без вагонов, моторвагонном поезде, при движении по железнодорожным путям общего пользования на однопутных и по правильному пути на двухпутных участках днем и ночью должен быть включен сигнальный прозрачно-белый огонь прожектора и два прозрачно-белых огня фонарей у буферного бруса.

87. Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках днем сигналами не обозначается, ночью обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса [(рис. 190)](#Par4949).



Рис. 190

При движении вагонами вперед по неправильному железнодорожному пути голова грузового поезда обозначается: днем - развернутым красным флагом, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником, находящимся на передней переходной площадке; ночью - прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса и красным огнем ручного фонаря, показываемым с левой стороны сопровождающим поезд работником [(рис. 191)](#Par4958).

88. Хвост поезда при движении на однопутных и по правильному и неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:

1) грузового и грузопассажирского днем и ночью - красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны [(рис. 192)](#Par4962);

2) пассажирского и почтово-багажного днем и ночью - тремя красными огнями [(рис. 193)](#Par4966).



Рис. 191



Рис. 192



Рис. 193

Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются: днем и ночью - красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны [(рис. 194)](#Par4972).



Рис. 194

Порядок обозначения сигналами поездов при движении вагонами вперед и не сопровождаемых составителем, обеспечивающий при этом безопасность движения поездов и безопасность работников организаций железнодорожного транспорта, устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

На железнодорожных путях необщего пользования специализированные поезда (вертушки), обращающиеся на открытых горных разработках при движении на однопутных, двухпутных и многопутных участках при движении локомотивом вперед и вагонами вперед обозначаются:

1) голова поезда:

днем - локомотив сигналами не обозначается, а вагон обозначается диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны [(рис. 195)](#Par4982);

ночью - двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса локомотива [(рис. 188)](#Par4933) или одним прозрачно-белым огнем у буферного бруса вагона с правой стороны, при этом головной вагон дополняется устройством звуковой сигнализации;



Рис. 195



Рис. 196

2) хвост поезда:

днем - диском красного цвета у буферного бруса вагона с правой стороны [(рис. 196)](#Par4986), локомотив в хвосте поезда сигналами не обозначается;

ночью - одним прозрачно-белым огнем фонаря на буферном брусе вагона с правой стороны [(рис. 197)](#Par4994) или двумя красными огнями на буферном брусе локомотива [(рис. 198)](#Par4998).



Рис. 197



Рис. 198

89. Подталкивающий локомотив и специальный самоходный железнодорожный подвижной состав обозначаются сигналами так же, как и локомотив без вагонов.

Подталкивающий локомотив и хозяйственный поезд при возвращении с двухпутного перегона по неправильному железнодорожному пути обратно на железнодорожную станцию отправления обозначаются сигналами следования по неправильному железнодорожному пути.

90. В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на железнодорожную станцию, обозначается: днем - развернутым желтым флагом у буферного бруса с правой стороны; ночью - желтым огнем фонаря [(рис. 199)](#Par5007).

Последняя убираемая часть поезда обозначается так же, как хвост грузового поезда.



Рис. 199

91. Поезда на многопутных участках обозначаются так же, как на однопутных и двухпутных в зависимости от установленного порядка движения по одному или другому железнодорожному пути многопутного участка.

92. Снегоочиститель при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:

1) если в голове снегоочиститель:

днем - два желтых развернутых флага на боковых крюках;

ночью - два желтых огня боковых фонарей, а в сторону локомотива - два прозрачно-белых контрольных огня [(рис. 200)](#Par5017);



Рис. 200

2) если в голове локомотив:

днем - два желтых развернутых флага у буферных фонарей;

ночью - два желтых огня буферных фонарей [(рис. 201)](#Par5030).

Хвост снегоочистителя обозначается как хвост одиночно следующего локомотива.

93. Снегоочистители при движении их в голове по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначаются:

днем - два желтых развернутых флага и красный развернутый флаг под желтым слева на боковых крюках;

ночью - соответственно два желтых и один красный огни фонарей, а в сторону локомотива - три прозрачно-белых контрольных огня [(рис. 202)](#Par5034).

Если в голове локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове [(рис. 202)](#Par5034).



Рис. 201



Рис. 202

94. Локомотив и специальный самоходный подвижной состав при маневровых передвижениях, в том числе при следовании к составу и от состава поезда, днем и ночью должен иметь по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом или специальным самоходным подвижным составом, а моторвагонный подвижной состав должен иметь днем и ночью в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда - три красных огня.

95. Дрезины съемного типа, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы при нахождении на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: днем - прямоугольный щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или развернутый красный флаг на шесте; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути: днем - прямоугольный щит, окрашенный с передней стороны в белый и с задней в красный цвета; ночью - впереди прозрачно-белый огонь и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.

Съемные ремонтные вышки на электрифицированных участках при работе на перегоне должны иметь:

на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: днем - развернутый красный флаг с двух сторон; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря;

на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути: днем - развернутый красный флаг с правой стороны по ходу движения поездов; ночью - спереди прозрачно-белый огонь фонаря, сзади - красный огонь фонаря.

Сигналы во всех случаях должны быть закреплены на верхнем уровне заземленного пояса съемной ремонтной вышки.

Съемные ремонтные вышки и путевые вагончики на перегоне должны быть, кроме того, ограждены с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением ремонтной вышки и вагончика, на расстоянии Б, указанном в графе 4 [таблицы 1](#Par4102), в зависимости от руководящего спуска и максимальной допускаемой скорости движения на перегоне.

При работе на железнодорожной станции:

съемная ремонтная вышка должна иметь: днем - развернутый красный флаг с двух сторон; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря;

путевой вагончик: днем - щит, окрашенный с обеих сторон в красный цвет, или красный флаг на шесте; ночью - спереди и сзади красный огонь фонаря, укрепленного на шесте.

При движении по станционным железнодорожным путям и стрелочным переводам съемная ремонтная вышка и путевой вагончик, кроме того, должны быть ограждены на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии не менее 50 м, а на железнодорожных путях необщего пользования - не менее 15 м с обеих сторон переносными или ручными красными сигналами, переносимыми одновременно с передвижением съемной ремонтной вышки и путевого вагончика.

Ограждение с обеих сторон путевых тележек разного типа и других съемных подвижных единиц, применяемых при работах, производится в случаях, установленных владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Если на двухпутном или многопутном участке по смежному железнодорожному пути будет следовать встречный поезд, то красный сигнал, ограждающий съемную ремонтную вышку, путевой вагончик или другую съемную подвижную единицу с передней стороны, до прохода поезда снимается.

На двухпутных электрифицированных участках, кроме участков, оборудованных двухсторонней автоблокировкой, и участков, где пассажирские поезда обращаются со скоростью более 120 км/ч, допускается ограждение съемных ремонтных вышек только со стороны движения поездов по правильному железнодорожному пути.

Порядок организации работы съемных ремонтных вышек на таких участках, обеспечивающий безопасность движения поездов, устанавливается с учетом местных условий владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Работники подразделений железнодорожного транспорта, ограждающие съемные ремонтные вышки, путевые вагончики и другие съемные подвижные единицы, а также работники, руководящие передвижением съемных единиц, должны быть снабжены, кроме переносных щитов, ручных флагов и сигнальных фонарей, петардами и духовыми рожками для подачи сигналов о приближении поезда, а также сигналов для остановки поезда, если это потребуется.

IX. Звуковые сигналы на железнодорожном транспорте

96. Звуковые сигналы при движении поездов подаются свистками локомотивов, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Сигнал | Значение сигнала | Кто подает |
| Три коротких | "Стой!" | Локомотивная бригада, главный кондуктор, станционные и другие работники |
| Один длинный | "Отправиться поезду" | Дежурный по железнодорожной станции или по его указанию дежурный по парку, сигналист, дежурный стрелочного поста или главный кондуктор; отвечает машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге. Если поезд отправляется с железнодорожного пути, имеющего выходной светофор, этот сигнал подает машинист ведущего локомотива после открытия выходного светофора; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге |
| Три длинных | Требование к работникам, обслуживающим поезд, "Тормозить" | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист второго локомотива при двойной тяге |
| Два длинных | Требование к работникам, обслуживающим поезд, "Отпустить тормоза" |
| Три длинных и один короткий | О прибытии поезда на станцию не в полном составе | Машинист ведущего локомотива |
| Три длинных и два коротких | Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, руководителя работ хозяйственного поезда | Машинист ведущего локомотива остановившегося на перегоне поезда |
| Следование с двойной тягой |
| Один короткий | Требование к машинисту второго локомотива уменьшить тягу | Машинист ведущего локомотива, повторяет сигнал машинист второго локомотива |
| Два коротких | Требование к машинисту второго локомотива увеличить тягу |
| Два длинных и два коротких | Требование к машинисту второго локомотива "Опустить токоприемник" |
| Следование с подталкивающим локомотивом |
| Два коротких | Требование начать подталкивание | Машинист ведущего локомотива; повторяет сигнал машинист подталкивающего локомотива |
| Один короткий, один длинный и один короткий | Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда |
| Четыре длинных | Требование прекратить подталкивание и возвратиться обратно |

Примечания: 1. При следовании поезда двойной тягой с подталкивающим локомотивом машинист второго локомотива повторяет все сигналы вслед за подачей их с подталкивающего локомотива. Порядок подачи в этом случае машинистом подталкивающего локомотива сигнала "Опустить токоприемник" устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

2. При наличии радиосвязи звуковые сигналы при следовании поездов двойной тягой или с подталкивающим локомотивом могут заменяться переговорами между машинистами.

97. Оповестительный сигнал - один длинный свисток, а при движении по неправильному железнодорожному пути - один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава подается:

1) при приближении поезда к железнодорожным станциям, путевым постам, пассажирским остановочным пунктам, переносным и ручным сигналам, требующим уменьшения скорости, сигнальным знакам "С", выемкам, кривым участкам железнодорожного пути, тоннелям, железнодорожным переездам, съемным дрезинам, съемным ремонтным вышкам, путевым вагончикам и другим съемным подвижным единицам, а на железнодорожных путях необщего пользования, кроме того, при приближении к вагоноопрокидывателям, бункерам, эстакадам, вагонным весам, устройствам восстановления сыпучести грузов, гаражам размораживания грузов, а также иным объектам, расположенным на железнодорожных путях необщего пользования;

2) при приближении поезда к месту работ, начиная с километра, предшествующего указанному в предупреждении, независимо от наличия переносных сигналов;

3) при восприятии ручного сигнала "Опустить токоприемник", подаваемого сигналистом;

4) при приближении к находящимся на железнодорожном пути людям и в других случаях, установленных владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

При следовании во время тумана, метели и других неблагоприятных условиях, понижающих видимость, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.

Составители поездов, прекратившие маневры из-за приема поезда, сигналисты и дежурные стрелочного поста по оповестительному сигналу обязаны каждый на своем участке проверить и убедиться в том, что безопасность движения принимаемого поезда обеспечена.

98. Сигнал бдительности подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и периодически повторяется:

1) при подходе к проходному светофору с красным огнем, имеющему условно-разрешающий сигнал, и дальнейшем следовании по блок-участку;

2) при проследовании проходного светофора с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим после стоянки перед ним и дальнейшем следовании по блок-участку;

3) при подходе к входному светофору с лунно-белым мигающим огнем пригласительного сигнала и во всех других случаях приема поезда на железнодорожную станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного сигнала;

4) при приеме поезда по неправильному железнодорожному пути (при отсутствии входного сигнала по этому железнодорожному пути). Этот сигнал должен подаваться и при дальнейшем следовании по горловине железнодорожной станции.

99. При встрече поездов на перегонах двухпутных участков подаются оповестительные сигналы одним длинным свистком: первый сигнал - при приближении к встречному поезду, второй - при подходе к хвостовой части встречного поезда.

100. Звуковые сигналы о приближении поезда подаются:

1) на перегоне - обходчиками железнодорожных путей и искусственных сооружений, дежурными по железнодорожным переездам, руководителями путевых работ и работ на контактной сети или работниками, сопровождающими съемные ремонтные вышки и путевые вагончики;

2) на железнодорожных станциях - сигналистами и дежурными входных стрелочных постов.

Оповещение о приближении нечетного поезда производится одним, а четного поезда - двумя длинными звуковыми сигналами.

Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал.

101. На железнодорожных станциях и перегонах, расположенных в черте крупных городов и населенных пунктов, курортных районов, по перечню, установленному владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, подача звуковых сигналов локомотивами, моторвагонными поездами, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом должна производиться свистком малой громкости, за исключением случаев следования локомотивов в поездах с подталкиванием, возникновения угрозы наезда на людей или препятствия, а также необходимости подачи сигналов бдительности и тревоги.

На этих же железнодорожных станциях сигналы свистком локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава не подаются при отправлении поездов, опробовании автотормозов и при движении по деповским железнодорожным путям. Порядок оповещения пассажиров об отправлении поездов на таких железнодорожных станциях устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

X. Сигналы тревоги и специальные указатели

102. Сигналы тревоги подаются гудками, свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенные металлические предметы.

Звуки, обозначенные в схеме звуковых сигналов, в случае подачи их ударами воспроизводятся:

длинные - часто следующими один за другим ударами;

короткие - редкими ударами по числу необходимых коротких звуков.

103. Сигнал "Общая тревога" подается группами из одного длинного и трех коротких звуков в следующих случаях:

при обнаружении на железнодорожном пути неисправности, угрожающей безопасности движения;

при остановке поезда в снежном заносе, крушении поезда и в других случаях, когда требуется помощь.

Сигнал подается при необходимости каждым работником железной дороги.

104. Сигнал "Пожарная тревога" подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.

Сигнал подается при необходимости каждым работником железнодорожного транспорта.

105. Сигнал "Воздушная тревога" подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течение 2 - 3 минут.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных в городах, сигнал воздушной тревоги, поданный в городе сиренами или переданный по радиотрансляционной сети, немедленно повторяется сиренами, а также свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом и гудками.

На железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта, расположенных вне городов, сигнал воздушной тревоги подается этими же средствами по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования.

На перегонах сигнал воздушной тревоги подается свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава:

в воинских поездах - по распоряжению наблюдателя, выделяемого из личного состава перевозимой воинской части;

в других поездах - машинистом локомотива, ведущего поезд.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети (в поездах, на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта) оповещение о подаче сигнала воздушной тревоги производится также через эту сеть.

106. Сигнал "Радиационная опасность" или "Химическая тревога" подается в течение 2 - 3 минут:

на перегонах - свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава группами из одного длинного и одного короткого звуков;

на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта - частыми ударами в подвешенные металлические предметы.

Сигнал "Радиационная опасность" или "Химическая тревога" на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта подается по распоряжению уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а на перегонах - машинистом ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава.

При наличии железнодорожной радиотрансляционной сети оповещение о радиоактивной или химической опасности производится также через эту сеть передачей текста указанных сигналов.

107. Об окончании воздушной тревоги, а также миновании угрозы поражения радиоактивными или отравляющими веществами работники железнодорожного транспорта и пассажиры оповещаются:

1) на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта - по указанию уполномоченных работников владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая и посыльных;

2) в пассажирских поездах - по указанию начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда, передаваемому через работников, обслуживающих поезд, и по поездной радиотрансляционной сети;

3) в людских и воинских поездах - по указанию начальника эшелона средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по железнодорожной станции;

4) в грузопассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах - дежурным по железнодорожной станции.

108. Для предупреждения локомотивных бригад и других работников, обслуживающих поезд, о следовании поезда на зараженный участок, а также для предотвращения входа людей на него без индивидуальных средств защиты (противогазов, защитных костюмов и др.) такой участок ограждается специальными указателями "Заражено" [(рис. 203)](#Par5157).

Указатели "Заражено" на железнодорожных станциях и перегонах устанавливаются на расстоянии не более 50 м от границ зараженного участка. Перегоны, кроме того, с обеих сторон зараженного участка с правой стороны по направлению движения на железнодорожных путях общего пользования на расстоянии 1200 м, а на железнодорожных путях необщего пользования на расстоянии "Т", от первых указателей "Заражено" ограждаются вторыми такими же указателями. Указатели "Заражено" устанавливаются на обочине земляного полотна или в междупутье.

Перед первым по ходу поезда указателем "Заражено" или перед местом, указанным в уведомлении, полученном от дежурного по железнодорожной станции, о наличии зараженного участка (независимо от того, огражден участок указателями или нет), машинист ведущего локомотива, моторвагонного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава обязан подать сигнал "Радиационная опасность" или "Химическая тревога" и проследовать зараженный участок с установленной скоростью.

Указатели "Заражено" ночью должны освещаться.



Рис. 203

109. Сигнальные огни светофоров, фонарей, стрелочных указателей, поездных, ручных и других сигналов должны обеспечиваться светомаскировочными устройствами.

XI. Правила применения семафоров

110. Применение семафоров: входных, выходных, проходных и прикрытия в качестве постоянных сигналов допускается на малоинтенсивных участках железных дорог, не оборудованных путевой блокировкой, и на железнодорожных станциях, не имеющих электрической централизации стрелок.

Места установки семафоров определяют на основании общих требований для постоянных сигналов, предусмотренных Правилами.

111. Семафор состоит из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла, которое по отношению к мачте может занимать горизонтальное или поднятое вверх под углом 135 град. положение. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора, поднятое крыло - разрешающему.

Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается соответствующими сигнальными огнями.

112. В необходимых случаях могут применяться двухкрылые семафоры. Второе крыло семафора нормально расположено вдоль мачты.

113. Однокрылыми семафорами подаются сигналы:

1) днем - поднятым вверх крылом под углом 135 град. к мачте, а ночью - одним зеленым огнем - путь свободен [(рис. 204)](#Par5174).

Так сигнализируют входные семафоры при приеме поезда на главный железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции, а также выходные и проходные семафоры и семафоры прикрытия;



Рис. 204

2) днем - горизонтальным положением крыла семафора, а ночью - красным огнем - стой! Запрещается проезжать сигнал [(рис. 205)](#Par5180).



Рис. 205

114. Двухкрылыми семафорами подаются сигналы:

1) входными - двумя поднятыми крыльями под углом 135 град. к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью - разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию на боковой железнодорожный путь с готовностью остановиться на железнодорожной станции [(рис. 206)](#Par5187);



Рис. 206

2) выходными - двумя поднятыми крыльями под углом 135 град. к мачте днем и зеленым и желтым огнями ночью - разрешается поезду отправиться на ответвление [(рис. 206)](#Par5187).

115. Для контроля со стороны железнодорожной станции положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни. При закрытом положении семафора на нем со стороны железнодорожной станции должны быть контрольные прозрачно-белые огни по числу крыльев, а при открытом - зеленые огни соответственно числу открытых крыльев. Выходные и проходные семафоры, как правило, контрольных огней не имеют. Если пункт управления семафором расположен за ним по направлению движения, на семафоре должен быть контрольный прозрачно-белый огонь закрытого положения. Открытое положение этих семафоров контрольного огня не имеет.

116. Показания входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления приближающегося поезда на расстоянии не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.

Сигналы выходных семафоров должны быть отчетливо различимы: с главных железнодорожных путей на расстоянии не менее 400 м, с боковых - не менее 200 м.

117. Не включенные в действие семафоры должны быть приведены в закрытое положение и закрещены двумя планками [(рис. 207)](#Par5198).

Сигнальные огни недействующих семафоров не зажигаются. Оповестительные щиты, стоящие перед не включенными в действие семафорами, также должны быть закрещены двумя планками или сняты.



Рис. 207

118. Перед входными и проходными семафорами устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них.

Установка таких щитов производится по схеме, указанной на [рис. 208](#Par5205).



Рис. 208

119. При обрыве семафорной тяги крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение.

120. Порядок освещения сигнальных приборов на семафорах устанавливается владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Приложение N 8

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ

ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Общие положения

1. Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации (далее - Инструкция) устанавливает:

1) правила приема, отправления и пропуска поездов при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки (далее - СЦБ) на железнодорожных станциях и средствах сигнализации и связи при движении поездов, как в нормальных условиях, так и в случаях их неисправности;

2) правила приема и отправления поездов в условиях производства ремонтно-строительных работ на железнодорожных путях и сооружениях;

3) правила производства маневров на железнодорожных станциях;

4) правила выдачи предупреждений на поезда;

5) правила, регламентирующие безопасность движения поездов и маневровой работы.

2. Выполнение требований, установленных настоящей Инструкцией, обеспечивает бесперебойность и безопасность движения поездов и маневровой работы.

3. Все нормативные и технические документы владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, относящиеся к движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте, должны соответствовать требованиям настоящей Инструкции.

4. Все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и четко. Работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать краткое повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, а впоследствии убедиться в правильности его выполнения (по индикации на аппаратах управления, докладу исполнителя по поездной, станционной радиосвязи, двусторонней парковой связи и другим видам связи или лично).

5. Все операции по приему, отправлению и пропуску поездов, а также при производстве маневровой работы должны производиться с точным выполнением требований Правил, настоящей Инструкции, техническо-распорядительного акта железнодорожной станции (далее - ТРА станции) или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

14. ДСП станции, обнаружив (лично или по докладам других работников) неисправность железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети, должен сделать об этом запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (далее - журнал осмотра) и немедленно известить уполномоченного работника соответствующего подразделения владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, обслуживающего эти устройства.

Обо всех неисправностях технических устройств, которые создают угрозу безопасности движения или могут вызвать задержки поездов, а также о принимаемых мерах ДСП станции должен поставить в известность ДНЦ.

Об устранении неисправности соответствующим работником делается отметка в журнале осмотра, которая удостоверяется его подписью и подписью ДСП станции.

В случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда обязан сообщить об этом ДНЦ или ДСП станции с ближайшей железнодорожной станции (лично или через помощника машиниста, кондуктора, начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и другими имеющимися средствами связи) и следовать по приказу ДНЦ, передаваемому ДСП станций, ограничивающих перегон, до ближайшей железнодорожной станции, где должна быть произведена замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива, или замена локомотива, или затребован вспомогательный локомотив при обслуживании локомотива пассажирского поезда одним машинистом.

При поступлении информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава (далее - Устройства контроля схода) ДСП станции или ДНЦ обязаны принять все необходимые меры, направленные на остановку поезда, кроме скоростных и высокоскоростных поездов, оборудованных системами диагностики состояния механической части, вызвавшего срабатывание Устройства контроля схода и поездов по соседним железнодорожным путям железнодорожной станции или перегона.

33. Порядок организации производства маневровой работы, формирования и пропуска поездов с вагонами, загруженными опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), приведен в [приложении N 15](#Par7231) к настоящей Инструкции.

34. Минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для вагонов, загруженных опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), приведены в [приложении N 16](#Par7331) к настоящей Инструкции.

35. Нормы и основные правила закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками приведены в [приложении N 17](#Par7391) к настоящей Инструкции.

36. Порядок постановки в поезда вагонов с грузами, требующими особой осторожности, и специального железнодорожного подвижного состава приведен в [приложении N 18](#Par7441) к настоящей Инструкции.

Приложение N 2

к Инструкции по движению

поездов и маневровой работе

на железнодорожном транспорте

Российской Федерации

ПОРЯДОК

ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ

ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ

I. Общие положения

III. Производство маневров

9. Приготовление маневровых маршрутов и перевод стрелок при маневрах может осуществляться:

1) ДНЦ с центрального аппарата с передачей соответствующим работникам указаний о готовности маршрута для маневровых передвижений по радиосвязи или диспетчерской связи по телефонам, устанавливаемым в горловинах железнодорожных станций;

2) уполномоченным работником владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования, на которого возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов при передаче железнодорожной станции на резервное управление.

Допускается передача отдельных стрелок на местное управление, при котором перевод стрелок осуществляется составителем поездов или другим работником железнодорожной станции в соответствии с ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При передвижениях по станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования, железнодорожным путям необщего пользования одиночных локомотивов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава перевод стрелок, переданных на местное управление, может производиться одним из работников локомотивной бригады (водителем дрезины).

Работник, переводящий стрелки, после каждого перевода стрелки должен убедиться в правильности положения остряков по индикации на пульте местного управления или по положению остряков стрелки.

10. Запрещается переводить стрелку с пульта местного управления или ключом местного управления до освобождения стрелочного изолированного участка, а там, где не включена в зависимость изоляция стрелки, до освобождения стрелки от железнодорожного подвижного состава.

11. По окончании маневров стрелочные и маневровые рукоятки, а также ключ местного управления устанавливаются в нормальное положение, руководитель маневров докладывает об окончании работы ДНЦ, а последний посылает соответствующую управляющую команду на железнодорожную станцию.

12. Пульты местного управления должны быть постоянно заперты. Перечень работников, которым разрешается доступ к пультам местного управления для пользования или технического обслуживания, а также порядок выдачи и хранения ключей от пультов устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Порядок действий при неисправностях устройств

диспетчерской централизации

15. Если перевести стрелку с центрального пульта невозможно, ДНЦ обязан направить работника, производящего очистку стрелок, или другого работника железнодорожной станции для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления (например, убрать посторонний предмет, попавший между остряком и рамным рельсом). Если соответствующий работник внешним осмотром не может обнаружить причину невозможности перевода стрелки и устранить ее, ДНЦ прекращает пропуск поездов по маршрутам, для которых стрелка должна переводиться в другое положение, вызывает работников подразделений СЦБ и железнодорожного пути для ее осмотра и ремонта. При необходимости перевод этой стрелки производится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.

При невозможности перевода стрелки, в том числе с пульта местного управления или с пульта резервного управления, стрелка передается на ручное управление в порядке, установленном в [пункте 9 приложения N 13](#Par7139) к настоящей Инструкции, на что оформляется приказ ДНЦ.

На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, для осмотра, а при необходимости и перевода стрелок могут привлекаться локомотивные бригады проходящих поездов в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожного пути необщего пользования.

Приложение N 3

к Инструкции по движению

поездов и маневровой работе

на железнодорожном транспорте

Российской Федерации

ПОРЯДОК

ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ

ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ

I. Прием и отправление поездов

2. ДСП станции запрещается передавать на железнодорожную станцию отправления уведомление о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он предварительно не убедится в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе.

В прибытии поезда на железнодорожную станцию в полном составе ДСП станции убеждается по наличию поездного сигнала на последнем хвостовом вагоне поезда - лично или по докладу дежурного стрелочного поста, а на железнодорожных станциях с централизацией стрелок, где нет дежурных стрелочного поста, - по докладам других работников железнодорожной станции, связанных с движением поездов, или дежурных по железнодорожным переездам в порядке, установленном владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При наличии устройств автоматического контроля прибытия поезда на железнодорожную станцию в полном составе ДСП станции после прибытия поезда убеждается в свободности перегона по индикации на аппаратах управления этих устройств, блокировочный сигнал прибытия в этом случае может подаваться автоматически.

Если прибывающий на железнодорожную станцию поезд имел непредвиденную остановку на перегоне из-за самоторможения и срабатывания сигнализации разрыва тормозной магистрали, машинист поезда, помимо соблюдения требований, предусмотренных в [пункте 78 приложения N 6](#Par3381) к Правилам, должен сообщить ДСП станции о такой остановке по радиосвязи, а при невозможности передачи такого сообщения с перегона - остановиться на железнодорожной станции для личной передачи этого сообщения ДСП станции. Контроль за следованием поезда в полном составе в этих случаях возлагается как на работников железнодорожной станции, так и на локомотивную бригаду.

Приложение N 7

к Инструкции по движению

поездов и маневровой работе

на железнодорожном транспорте

Российской Федерации

ПОРЯДОК

ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ,

СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО

СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ

I. Отправление поезда с железнодорожной станции на перегон

1. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи (письменного, переданного по телефону или радиосвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений пути, электроснабжения, СЦБ и связи.

Отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются по приказу ДНЦ.

2. При затребовании помощи машинист (помощник машиниста) остановившегося на перегоне поезда обязан сообщить ДСП станции или ДНЦ, на каком километре и пикете находится голова поезда, в связи с чем требуется помощь и время ее затребования. В исключительных случаях, при отсутствии телефонной и радиосвязи с ДСП станции или ДНЦ для доставки на железнодорожную станцию письменного требования может быть использован поездной локомотив. Отцеплять локомотив от состава разрешается лишь после закрепления вагонов от ухода укладкой под колеса вагонов тормозных башмаков и приведения в действие ручных тормозов. Перед отцепкой локомотива от состава должны быть приведены в действие также и автотормоза оставляемых вагонов (полным открытием концевого крана). Не разрешается использование локомотива пассажирского поезда для доставки требования на железнодорожную станцию.

Если по условиям профиля пути, на котором расположен состав остановившегося поезда, имеющихся средств для закрепления вагонов недостаточно, отцеплять локомотив от состава запрещается. При необходимости на двухпутных перегонах для доставки ДСП станции письменного требования о помощи разрешается использовать локомотивную бригаду встречного поезда.

3. Получив требование о высылке восстановительного и (или) пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава или вспомогательного локомотива, ДСП станции немедленно докладывает об этом ДНЦ. Требование, полученное по телефону или радиосвязи, записывается в журнал диспетчерских распоряжений с последующей отметкой в журнале движения поездов (напротив номера поезда, в графе "Примечание" указывается время и место остановки поезда, например: "12-00 148 км 5 пк").

4. ДНЦ, получив требование об оказании помощи, немедленно докладывает об этом уполномоченному работнику владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования.

Уполномоченный работник владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и ДНЦ совместно определяют, с какой из ограничивающих перегон железнодорожных станций должна быть оказана помощь и на какую железнодорожную станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

При наличии поездной радиосвязи намеченный порядок оказания помощи ДНЦ (непосредственно или через ДСП станции) должен сообщить машинисту остановившегося поезда и ДСП станций, ограничивающих перегон.

ДНЦ обязан обеспечить быстрейшее продвижение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов и при наличии соответствующих сведений информировать начальников восстановительных (пожарных) поездов (караулов) о положении на месте происшествия для подготовки поездов к работе.

5. Восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный железнодорожный подвижной состав и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на перегон, закрываемый для движения всех других поездов, в порядке, предусмотренном в [пункте 10 приложения N 10](#Par6621) к настоящей Инструкции. Машинисту локомотива выдается разрешение на [бланке ДУ-64](#Par8647), а при диспетчерской централизации отправление производится по регистрируемому приказу ДНЦ. В них на основании требования и в зависимости от того, с какой стороны (с головы или хвоста поезда) оказывается помощь, должно быть указано место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив.

Если помощь оказывается со стороны хвоста поезда, километр и пикет, указанный в требовании о помощи, изменяется с учетом длины поезда.

Разрешение на [бланке ДУ-64](#Par8647) выдается машинисту и в тех случаях, когда у места препятствия для движения поездов на перегоне открывается временный пост. При этом движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов производится по предварительному согласованию ДСП станций, ограничивающих перегон, с ДСП поста.

Порядок отправления вспомогательных локомотивов на участки, оборудованные диспетчерской централизацией, предусмотрен в [пункте 8 приложения N 2](#Par5593) к настоящей Инструкции.

6. Машинист восстановительного, пожарного поезда, специального самоходного железнодорожного подвижного состава за два километра от места, указанного в разрешении на [бланке ДУ-64](#Par8647), обязан принять меры к снижению скорости и следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

Машинист вспомогательного локомотива должен следовать на перегон:

1) при движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на [бланке ДУ-64](#Par8647) - со скоростью не более 20 км/ч;

2) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава по сигналам автоблокировки, а после остановки у проходного светофора с запрещающим показанием - со скоростью не более 20 км/ч;

3) при движении по правильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с хвоста состава при полуавтоматической блокировке, со скоростью не более 60 км/ч, а после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на [бланке ДУ-64](#Par8647) - со скоростью не более 20 км/ч.

Не доезжая до поезда, с которого затребована помощь, или до места, где необходимо выполнить работы по восстановлению движения (потушить пожар, разобрать завал и т.п.), машинист должен остановить поезд и действовать в дальнейшем по указанию лица, руководящего восстановлением нормального движения. Машинист вспомогательного локомотива по прибытии к месту назначения согласовывает свои действия с машинистом остановившегося поезда.

7. Время отправления восстановительного, пожарного поезда, вспомогательного локомотива, специального самоходного железнодорожного подвижного состава на перегон, а также время возвращения с перегона ДСП станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить ДСП соседней станции, ограничивающей перегон, и ДНЦ.

8. Перегон или соответствующий железнодорожный путь открывается для движения поездов приказом ДНЦ на основании уведомления (письменного, переданного по телефону или радиосвязи) работника подразделения пути, руководившего работами по ликвидации возникших препятствий, о возможности возобновления движения поездов по перегону.

Уведомление об устранении повреждений контактной сети передается энергодиспетчером на основании сообщения работника подразделения электроснабжения, руководившего восстановительными работами.

На перегонах, оборудованных автоблокировкой, если ее устройства были повреждены, ДНЦ для открытия движения поездов по автоблокировке должен получить соответствующее уведомление от электромеханика СЦБ.

Если схода железнодорожного подвижного состава с рельсов и повреждений каких-либо устройств на перегоне не было, движение открывается после доклада машиниста вспомогательного локомотива или работника, руководившего оказанием помощи, о выводе железнодорожного подвижного состава и свободности перегона.

На двухпутных перегонах, оборудованных автоблокировкой, соответствующий железнодорожный путь перегона может быть открыт после сообщения машиниста вспомогательного локомотива по радиосвязи о начале вывода состава остановившегося поезда по правильному железнодорожному пути.

9. При разъединении (разрыве) поезда на перегоне машинист обязан:

1) немедленно сообщить о случившемся по радиосвязи машинистам поездов, следующих по перегону, и ДСП станций, ограничивающих перегон, которые немедленно докладывают об этом ДНЦ. При отсутствии или неисправности радиосвязи сообщение передается по другим видам связи, в соответствии с [пунктом 103 приложения N 6](#Par3530) к Правилам;

2) через помощника машиниста проверить состояние состава и сцепных приборов у разъединившихся вагонов и при их исправности сцепить состав поезда. Осаживать разъединившиеся части состава для сцепления следует с особой осторожностью, чтобы при соударении вагонов скорость не превышала 3 км/ч;

3) поврежденные тормозные рукава заменить запасными или снятыми с хвостового вагона и у переднего бруса локомотива.

Во всех случаях, когда операции по соединению разъединившихся частей состава поезда не могут быть выполнены в течение 20 минут, машинист обязан принять меры к тому, чтобы оставшаяся без локомотива часть поезда была закреплена тормозными башмаками и ручными тормозами.

После сцепления разъединившихся частей помощник машиниста по номеру хвостового вагона и наличию на нем поездного сигнала должен убедиться в целостности состава. Перед возобновлением движения должны быть отпущены ручные тормоза, произведено сокращенное опробование автотормозов, изъяты тормозные башмаки из-под вагонов.

10. Не допускается соединять части поезда на перегоне:

1) во время тумана, метели и при других неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы;

2) если отцепившаяся часть находится на уклоне круче 0,0025 и от толчка при соединении может уйти в сторону, обратную направлению движения поезда.

В исключительных случаях для соединения с отцепившейся частью состава может быть использован локомотив сзади идущего поезда в порядке, предусмотренном в [пункте 22](#Par6253) настоящего приложения.

11. Если соединить поезд невозможно, машинист должен затребовать вспомогательный локомотив или восстановительный поезд в порядке, предусмотренном в [пункте 2](#Par6175) настоящего приложения, указав дополнительно в заявке ориентировочное расстояние между разъединившимися частями поезда.

В исключительных случаях, предусмотренных в [пункте 2](#Par6175) настоящего приложения, для доставки на железнодорожную станцию письменного требования о помощи может быть использован поездной локомотив (с вагонами или без них). Хвост такого локомотива должен быть обозначен в порядке, предусмотренном в [пункте 90 приложения N 7](#Par5002) к Правилам.

Не допускается оставлять на перегоне без охраны составы, в которых имеются вагоны с людьми и опасными грузами класса 1 (ВМ).

13. Закрытие перегона и отправление локомотива или поезда для оказания помощи поезду, остановившемуся на перегоне, производятся в порядке, предусмотренном в [пункте 5](#Par6183) настоящего приложения. При оказании помощи с хвоста поезда, если место нахождения хвостовой части неизвестно, машинисту вспомогательного локомотива (восстановительного поезда), кроме разрешения на [бланке ДУ-64](#Par8647), выдается предупреждение:

"Место нахождения разъединившихся на перегоне вагонов неизвестно".

При наличии такого предупреждения машинист поезда, оказывающего помощь, должен следовать по перегону с особой бдительностью и с такой скоростью, которая обеспечивала бы своевременную остановку перед препятствием.

II. Возвращение поезда с перегона

на железнодорожную станцию

14. Если после остановки на перегоне поезд не может продолжать движение вперед и его необходимо возвратить на железнодорожную станцию отправления, машинист лично, через кондуктора главного или работника локомотивной бригады должен сообщить об этом (письменно, по телефону или радиосвязи) ДСП станции или ДНЦ. В соответствии с требованиями [пункта 107 приложения N 6](#Par3556) к Правилам поезд может быть возвращен с перегона только по распоряжению ДСП этой станции.

Получив такое сообщение, ДНЦ закрывает перегон (соответствующий железнодорожный путь перегона) и устанавливает порядок возвращения поезда на железнодорожную станцию отправления.

15. Как правило, возвращение поезда с перегона должно производиться вспомогательным локомотивом.

В исключительных случаях остановившийся поезд (за исключением пассажирского поезда) может быть осажен до входного сигнала железнодорожной станции или до сигнального знака "Граница станции". Осаживание производится после закрытия приказом ДНЦ перегона (или железнодорожного пути перегона) для движения всех поездов и передачи машинисту остановившегося поезда регистрируемого приказа ДСП станции в соответствии с [пунктом 18.1 таблицы N 2 приложения N 20](#Par7970) к настоящей Инструкции.

При отсутствии радиосвязи или телефонной связи осаживание поезда после приказа ДНЦ о закрытии перегона производится после вручения (через нарочного) машинисту остановившегося поезда разрешения на [бланке ДУ-64](#Par8647).

На перегонах, оборудованных автоблокировкой, приказ о возможности осаживания поезда или разрешение на [бланке ДУ-64](#Par8647) могут быть переданы машинисту остановившегося поезда лишь при свободности от других поездов участка железнодорожного пути между остановившимся поездом и входным светофором железнодорожной станции или сигнальным знаком "Граница станции".

Если на перегоне, оборудованном автоблокировкой, отправившийся поезд остановился, не освободив первого блок-участка, то осаживание поезда до входного светофора или до сигнального знака "Граница станции" может быть произведено без закрытия перегона по разрешению ДСП станции в соответствии с [пунктом 18.2 таблицы N 2 приложения N 20](#Par7976) к настоящей Инструкции.

16. Скорость осаживания остановившегося на перегоне поезда до входного светофора железнодорожной станции отправления или до сигнального знака "Граница станции" должна быть не более 5 км/ч. На первой по движению специальной подножке (на переходной площадке, тамбуре) вагона осаживаемого по перегону поезда должен находиться работник локомотивной бригады, кондуктор или другой работник по указанию машиниста, а при отсутствии специальной подножки, переходной площадки или тамбура вагона указанный работник, находясь на безопасном расстоянии, может идти по обочине железнодорожного пути впереди осаживаемого состава поезда, поддерживая постоянную связь с машинистом поезда через носимую радиостанцию.

Осаживание с перегона моторвагонных поездов, специального самоходного железнодорожного подвижного состава и одиночных локомотивов производится со скоростью, обеспечивающей остановку в пределах видимости светофоров и железнодорожного подвижного состава; машинист моторвагонного поезда переходит в другую (головную по направлению осаживания) кабину управления.

Если хвост отправленного поезда еще не вышел за границу железнодорожной станции, то осаживание такого поезда при необходимости производится маневровым порядком по устному указанию ДСП станции со скоростью не более 5 км/ч. На переходной площадке или специальной подножке первого по ходу движения вагона осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады или кондуктор, другой работник по указанию ДСП станции, поддерживающий постоянную связь с машинистом поезда или ДСП станции через носимую радиостанцию.

17. Прием возвращаемых с перегона поездов на железнодорожную станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в порядке, установленном в [пункте 30 приложения N 9](#Par6510) к настоящей Инструкции.

При готовности маршрута для приема на железнодорожную станцию осаживаемого поезда, предусмотренное в [пункте 15](#Par6224) настоящего приложения, разрешение на осаживание по перегону может быть совмещено с приказом о приеме поезда на железнодорожную станцию. В этом случае, в зависимости от наличия входного светофора и условий приема, текст разрешения на осаживание дополняется словами, например: "и следовать на ... путь. Входной светофор открыт"; "и следовать на ... путь при запрещающем показании входного светофора. Маршрут приема готов"; "и следовать на ... путь. Маршрут приема готов".

III. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду

локомотивом сзади идущего поезда

18. На участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, в условиях хорошей видимости для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду можно использовать:

1) одиночный локомотив, следующий по перегону за остановившимся поездом;

2) локомотив, отцепленный от состава грузового поезда, следующего по перегону за остановившимся поездом;

3) сзади идущий грузовой поезд без отцепки от него ведущего локомотива.

Тот или иной способ оказания помощи осуществляется по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих локомотивов после всесторонней оценки им создавшейся обстановки.

Запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от людского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава.

19. Если помощь оказывается одиночным локомотивом, следующим по перегону за остановившимся поездом, ДНЦ передает приказ следующего содержания:

"Машинисту локомотива поезда N .... Окажите помощь остановившемуся впереди поезду N .... ДНЦ ...".

При оказании помощи одиночным локомотивом, отцепляемым от состава сзади идущего грузового поезда, ДНЦ передает приказ следующего содержания:

"Машинисту поезда N .... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду N .... ДНЦ ...".

До передачи такого приказа ДНЦ обязан убедиться в том, что состав поезда, от которого необходимо отцепить локомотив, расположен на благоприятном профиле и может быть закреплен в порядке, предусмотренном в [пункте 2](#Par6175) настоящего приложения. Машинисту локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава поезда без закрепления вагонов от ухода.

20. Машинистам локомотивов, используемых для оказания помощи, после получения приказа ДНЦ разрешается проследовать на занятый блок-участок и продолжить движение со скоростью, обеспечивающей остановку у впереди стоящего поезда. Не доезжая до состава этого поезда, машинист должен остановиться, лично осмотреть автосцепку хвостового вагона, автосцепку локомотива закрепить в положении "на буфер" и только после этого осторожно подъехать к составу. Толкание начинается по сигналу (указанию), подаваемому машинистом первого поезда, а в дальнейшем машинисты обоих локомотивов обязаны по радио поддерживать связь друг с другом и согласовывать свои действия. По миновании надобности в оказании помощи второй локомотив по сигналу (указанию) с ведущего локомотива прекращает подталкивание. Если помощь оказывалась одиночным локомотивом, следовавшим за остановившимся поездом, то после прекращения подталкивания он продолжает движение, самостоятельно руководствуясь сигналами автоблокировки.

При оказании помощи локомотивом, отцепленным от сзади идущего поезда, этот локомотив после прекращения подталкивания возвращается к оставленному составу, причем если этот локомотив в процессе оказания помощи вместе с поездом прибудет на впереди находящуюся железнодорожную станцию, возвращение его к оставленному на перегоне составу производится после закрытия перегона (железнодорожного пути перегона) приказом ДНЦ по указанию ДСП станции с вручением разрешения на [бланке ДУ-64](#Par8647), а при диспетчерской централизации - по регистрируемому приказу ДНЦ. Не доезжая до оставленного состава, машинист останавливает локомотив и лично убеждается в готовности автосцепки к сцеплению. Дальнейшее движение локомотива для прицепки к составу производится с особой осторожностью.

После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются ручные тормоза.

21. Оказание помощи остановившемуся на перегоне поезду сзади идущим поездом без отцепки от него ведущего локомотива производится в исключительных случаях, лишь на участках, устанавливаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования и при условии, что вес и длина поезда, используемого для оказания помощи, не превышает установленных норм. Одновременно с установлением участков и перегонов, где такой способ оказания помощи разрешается применять, владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования должен быть определен порядок действий работников (ДНЦ, машинистов поездных локомотивов, ДСП станций) при выполнении указанной операции.

22. Оказание помощи для соединения частей расцепившегося на перегоне состава грузового поезда производится в случаях, предусмотренных в [пункте 10](#Par6205) настоящего приложения, только по просьбе машиниста поезда, в котором произошло разъединение. Помощь может быть оказана одиночным локомотивом, следующим за расцепившимся поездом или идущим за ним грузовым поездом, без отцепки от него ведущего локомотива.

Об оказании помощи в этих случаях ДНЦ передает приказ следующего содержания:

"Машинисту локомотива поезда N .... Соединитесь с хвостовыми вагонами, отцепившимися от остановившегося впереди поезда N ..., и окажите помощь при соединении этих вагонов с головной частью состава. ДНЦ ...".

Вне зависимости от того, осуществляется ли помощь одиночным локомотивом или локомотивом вместе с составом сзади идущего поезда, должно производиться сцепление локомотива, оказывающего помощь, с последним вагоном отцепившейся части поезда. Дальнейшие действия производятся по указанию машиниста первого поезда после выполнения им требований, предусмотренных в [пункте 9](#Par6199) настоящего приложения, при этом в зависимости от расстояния между расцепившимися вагонами, количества вагонов в головной и отцепившейся частях состава, профиля пути и др. соединение может осуществляться или путем осаживания головной части первого поезда, или путем надвига отцепившихся вагонов до соединения их с головной частью первого поезда. После соединения расцепленных частей помощник машиниста второго поезда отцепляет локомотив от последнего вагона и оба поезда продолжают движение самостоятельно, руководствуясь сигналами автоблокировки.

23. При остановке на перегоне, оборудованном автоблокировкой, одиночного локомотива или специального самоходного железнодорожного подвижного состава, когда дальнейшее самостоятельное их движение невозможно, вывод их с перегона до ближайшей железнодорожной станции может быть произведен сзади идущим поездом без отцепки локомотива от состава этого поезда. Это осуществляется также по приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих локомотивов и ДСП впереди расположенной станции. В этом случае производится сцепление остановившегося локомотива (специального самоходного железнодорожного подвижного состава) с локомотивом сзади идущего поезда. Скорость дальнейшего следования до ближайшей железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования не должна превышать 25 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - 15 км/ч.

Возможность применения такого порядка на участках устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от плана и профиля железнодорожного пути.

24. Если грузовой поезд, следовавший по перегону, оборудованному автоблокировкой, остановился на подъеме и для возможности дальнейшего движения его необходимо осадить на более легкий профиль железнодорожного пути, то это может быть осуществлено только по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинисту поезда и ДСП позади лежащей станции, при свободности от поездов участка железнодорожного пути от хвоста поезда до железнодорожной станции:

"Машинисту поезда N ... разрешаю осадить состав на более легкий профиль, участок пути до входного сигнала (сигнального знака "Граница станции") станции ... свободен от поездов. Перегон ... для движения закрыт. ДНЦ ...".

25. При вынужденной остановке моторвагонного поезда на перегоне и когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, разрешается прицеплять к нему вслед идущий моторвагонный поезд для вывода с перегона до первой попутной железнодорожной станции сдвоенным составом. Автотормоза обоих поездов должны быть включены в общую магистраль.

Соединение составов производится по регистрируемому приказу ДНЦ, передаваемому машинистам обоих поездов (с использованием для этой цели всех имеющихся средств связи):

"Машинисты поездов N ... и N ... соедините поезда и сдвоенным составом следуйте до станции .... ДНЦ ...".

При невозможности управления соединенным моторвагонным поездом из головной кабины первого поезда, управление поездом и тормозами производится из головной кабины второго поезда, причем скорость следования в этом случае должна быть не более 25 км/ч. В головной кабине первого поезда должен находиться машинист, который обязан следить за движением и при необходимости принимать меры к остановке экстренным торможением.

Порядок действий локомотивных бригад обоих поездов при соединении и следовании сдвоенными составами устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от местных условий.

26. При вынужденной остановке на перегоне пассажирского поезда, когда его дальнейшее самостоятельное движение невозможно, помощь этому поезду может быть оказана как с головы, так и с хвоста поезда вспомогательным локомотивом, соответственно с выводом пассажирского поезда на впереди или позади расположенную железнодорожную станцию. Машинист вспомогательного локомотива обязан предупредить о направлении предстоящего движения машиниста пассажирского поезда, который, в свою очередь, предупреждает об этом начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда и проводников.

Приложение N 11

к Инструкции по движению

поездов и маневровой работе

на железнодорожном транспорте

Российской Федерации

ПОРЯДОК

ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

I. Общие положения

10. Работа хозяйственных поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава на железнодорожных путях железнодорожной станции производится под руководством ответственного работника соответствующего подразделения (пути, СЦБ и других). Их передвижения с одного железнодорожного пути на другой или в другой район железнодорожной станции производятся только с разрешения лица, распоряжающегося маневрами, или ДСП станции.

В необходимых случаях для руководства передвижениями таких поездов и специального самоходного железнодорожного подвижного состава по указанию начальника железнодорожной станции могут назначаться соответствующие работники железнодорожной станции.

11. Разъединение и соединение тормозных рукавов и других межвагонных электрических соединений на железнодорожных станциях производится работниками пунктов технического обслуживания вагонов или другими работниками, установленными, в зависимости от местных условий, технологическим процессом или ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При производстве маневров разъединение или соединение тормозных рукавов производится составительскими бригадами или кондукторами.

Разъединение и соединение тормозных рукавов при отцепке от состава и прицепке к составу поездного локомотива производит локомотивная бригада, а при обслуживании локомотива одним машинистом выполнение этих операций производится осмотрщиком вагонов.

12. Передвигать отдельные вагоны вручную не допускается на главных, приемоотправочных и сортировочных железнодорожных путях железнодорожной станции.

В исключительных случаях передвигать отдельные вагоны вручную допускается на прочих железнодорожных путях при отсутствии уклона, под непосредственным руководством ответственного лица, выделенного владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, и в количестве не более одного груженого или двух порожних вагонов.

При передвижениях вагонов вручную не допускается:

1) передвигать их со скоростью более 3 км/ч, причем вагоны должны быть обязательно сцеплены;

2) выкатывать их за предельный столбик в направлении главных и приемоотправочных железнодорожных путей;

3) начинать передвижение, не имея тормозных башмаков;

4) подкладывать для торможения под колеса шпалы, камни, ломы и другие предметы;

5) перекатывать вручную вагоны, занятые людьми и опасными грузами.

Порядок передвижения вагонов кабестанами, электрошпилями и другими механическими средствами в зависимости от местных условий указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

III. Требования к работникам при производстве маневров

23. При производстве маневров в местах работы ремонтных бригад (путевых, СЦБ), с пересечением железнодорожных переездов, около пассажирских платформ, на железнодорожных путях грузовых складов, грузовых районов, складов топлива, вагонных и локомотивных депо, на территории заводов, мастерских и т.п. составительские и локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность, своевременно подавать звуковые сигналы при приближении состава к находящимся около железнодорожного пути или на платформах людям, а также предупреждать о движении состава людей, работающих на погрузке, выгрузке, ремонте железнодорожного пути, вагонов и других операциях.

При производстве маневров работникам составительских и кондукторских бригад запрещается находиться на специальной подножке вагона в негабаритных и опасных местах, перечень которых устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Закрепление вагонов

34. При временном оставлении грузовых поездов на промежуточных железнодорожных станциях без локомотива или с локомотивом без локомотивной бригады их закрепление осуществляется по нормам, предусмотренным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для соответствующего железнодорожного пути с накатом вагонных колес на тормозные башмаки. Правильность и надежность закрепления составов таких поездов должны проверяться начальником железнодорожной станции или его заместителем, которые по указанию ДНЦ заблаговременно вызываются на железнодорожную станцию и докладывают ему о произведенной проверке правильности закрепления. При невозможности вызова указанных руководителей правильность и надежность закрепления проверяются лично ДСП станции, который и докладывает об этом ДНЦ.

35. Не допускается оставление без локомотива составов поездов на железнодорожных станциях или отдельных станционных железнодорожных путях с уклоном, превышающим 0,0025, не оборудованных устройствами, предотвращающими уход вагонов на маршруты приема и отправления поездов и прилегающий перегон.

36. Маневры на станционных железнодорожных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких железнодорожных путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения поездов на железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, устанавливается в настоящей Инструкции и указывается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

При производстве маневров на железнодорожных путях, расположенных на уклонах, во всех случаях должны соблюдаться меры предосторожности (постановка стрелок в изолирующее положение, укладка башмаков под отдельные отцепы и другие меры), исключающие возможность столкновений отцепленных вагонов с маневровым составом, а также ухода вагонов на маршруты следования поездов или в другие маневровые районы.

Перечень маневровых районов и железнодорожных путей, расположенных на уклонах, где при маневрах создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава, а также дополнительные меры по обеспечению безопасности движения поездов, которые должны соблюдаться в этих районах при маневрах, указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

37. В тех случаях, когда состав поезда, оставляемый на промежуточной железнодорожной станции без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть этого состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с той нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть состава.

38. В районах примыкания соединительных железнодорожных путей и железнодорожных путей необщего пользования, для предупреждения самопроизвольного ухода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон, ДСП станции, составительские бригады, дежурные стрелочных постов после заезда (выезда) на примыкание обязаны немедленно устанавливать стрелки (в том числе централизованные) предохранительных тупиков и охранные, сбрасывающие башмаки или стрелки в нормальное положение.

39. Получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, если сообщения об этом и не передано, работники железнодорожных станций - лица, ответственные за закрепление железнодорожного подвижного состава, каждый на своем посту обязаны проверить надежность закрепления железнодорожного подвижного состава от ухода и уложить дополнительно тормозные башмаки в соответствии с [пунктом 9 приложения N 17](#Par7426) к настоящей Инструкции.

40. При возникновении опасности ухода железнодорожного подвижного состава на перегон работники железнодорожной станции обязаны немедленно использовать все имеющиеся в их распоряжении средства для его остановки. При уходе железнодорожного подвижного состава на перегон ДСП станции обязан, используя все имеющиеся в его распоряжении средства, сообщить об этом машинистам поездов, находящихся на перегоне, ДНЦ, ДСП путевых постов, ДСП соседних станций, дежурным по железнодорожным переездам и другим работникам, чтобы задержать встречные поезда и принять меры к остановке ушедшего железнодорожного подвижного состава.

41. При выполнении операций по закреплению железнодорожного подвижного состава на станционных железнодорожных путях должны соблюдаться следующие основные положения, обеспечивающие взаимный контроль работников:

1) при закреплении составов поездов:

а) на главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление ДСП станции, а в отдельных маневровых районах - маневровый диспетчер;

б) ДСП станции может разрешить отцепку локомотива только после убеждения в правильности закрепления состава по докладу исполнителя этой операции или лично;

в) машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения ДСП станции, переданного по радиосвязи, парковой связи, через работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично;

г) изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается только по указанию ДСП станции, переданному исполнителю этой операции по радиосвязи, парковой связи, через другого работника железнодорожной станции или лично;

д) ДСП станции может дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к составу по докладу машиниста по радиосвязи или через работника железнодорожной станции.

2) при маневровой работе:

а) при производстве маневров ответственным за закрепление железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров;

б) руководитель маневров во всех случаях перед отцепкой локомотива (одиночного или с вагонами) обязан сообщить машинисту о закреплении оставляемых на железнодорожном пути вагонов с указанием их количества, а также количества тормозных башмаков и с какой стороны они уложены. Такое же сообщение при производстве маневров на приемоотправочных железнодорожных путях руководитель маневров обязан передать ДСП станции, в отдельных маневровых районах - маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остаются вагоны (или другой железнодорожный подвижной состав), а машинист локомотива - продублировать это сообщение ДСП станции (маневровому диспетчеру) по радиосвязи;

в) ДСП станции (маневровый диспетчер) убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщений нормам закрепления вагонов, установленным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района).

Порядок ведения номерного учета тормозных башмаков устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Подробный регламент выполнения операций по закреплению железнодорожного подвижного состава, с указанием конкретных работников, выполняющих и докладывающих о них, прилагается к ТРА станции или указывается в инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

V. Скорости при маневрах

42. Маневры производятся со скоростью не более:

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

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

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

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

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

6) 3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.

Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам, в зависимости от конструкции весов, устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Движение маневровых составов и одиночных локомотивов со скоростями 60, 40 и 25 км/ч может производиться только в тех случаях, когда машинист предупрежден о свободности железнодорожного пути. Если машинист не извещен о свободности железнодорожного пути, то он должен следовать с особой бдительностью и скоростью, которая обеспечила бы своевременную остановку при появлении препятствия для дальнейшего движения.

VI. Маневры на сортировочных горках и вытяжных

железнодорожных путях

43. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования, в которых отражается также порядок пользования устройствами автоматизации процесса расформирования составов.

В инструкциях по работе сортировочных горок должны предусматриваться меры, исключающие возможность ухода вагонов с сортировочных железнодорожных путей в противоположную от сортировочной горки горловину (укладка ограждающих тормозных башмаков, торможение отцепов в глубине парка, согласованность между работниками сортировочной горки и сортировочного парка и другие меры).

44. Перед роспуском вагонов с сортировочной горки дежурный по горке обязан:

1) проверить степень свободности железнодорожных путей со стороны горки и наличие проходов на них;

2) ознакомиться с планом предстоящего роспуска, последовательностью расположения отцепов, числом вагонов в каждом отцепе, ходовыми качествами отцепов, наличием вагонов, требующих особой осторожности при роспуске, длиннобазных (имеющих расстояние между центрами осей внутренних колесных пар более 11,3 м) и другими необходимыми данными;

3) в установленном на данной железнодорожной станции порядке обеспечить ознакомление с характером предстоящего роспуска других работников, участвующих в сортировке вагонов (операторов распорядительного и исполнительного постов, составителя поездов, регулировщиков скорости движения вагонов);

4) включить устройства автоматизации сортировочной работы.

45. Дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов, составители поездов, регулировщики скорости движения вагонов в процессе роспуска должны регулировать скорость надвига и степень торможения вагонов в зависимости от заполнения сортировочных железнодорожных путей, условий прохода отцепов в стрелочной зоне и на подгорочных железнодорожных путях, величины отцепов, чередования назначения отцепов по железнодорожным путям сортировочного парка и др.

В процессе роспуска дежурный по горке, операторы распорядительного и исполнительных постов должны следить за движением отцепов, проверять правильность их следования по железнодорожным путям сортировочного парка, контролировать работу устройств автоматизации сортировочной работы и, в зависимости от складывающейся обстановки, при необходимости корректировать их работу.

46. При нахождении на сортировочных железнодорожных путях вагонов с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерн со сжиженными газами маневровые диспетчеры и дежурные по сортировочным горкам обязаны вести точный учет железнодорожных путей, на которых такие вагоны находятся.

Вагоны с взрывчатыми материалами (ВМ), в перевозочных документах на которые имеется штемпель "Не спускать с горки", цистерны со сжиженными газами и порожние цистерны из-под сжиженных газов после постановки на сортировочные железнодорожные пути должны немедленно ограждаться со стороны горки, полугорки или вытяжного железнодорожного пути двумя охранными тормозными башмаками, укладываемыми на оба рельса через 25 метров друг от друга таким образом, чтобы общее расстояние от ограждаемых вагонов до тормозного башмака, расположенного первым от сортировочного устройства, было не менее 50 метров.

Последующие отцепы, направляемые на эти железнодорожные пути, должны быть остановлены перед местом расположения охранных тормозных башмаков до накопления группы, состоящей не менее чем из 10 вагонов. Нормальный режим роспуска вагонов или их направления при маневрах толчками на такие железнодорожные пути может восстанавливаться только в том случае, если ограждаемые вагоны прикрыты этой группой вагонов, предварительно соединенной с ними. Если расстояние от ограждаемых вагонов, в перевозочных документах на которые имеется штемпель "Не спускать с горки", до конца парковой тормозной позиции со стороны горки или вытяжки составляет менее 50 метров, то последующие отцепы на эти железнодорожные пути должны направляться только посредством осаживания.

В процессе роспуска дежурный по горке, оператор распорядительного поста или горочный составитель с помощью двусторонней парковой или других видов связи должен постоянно информировать операторов исполнительных постов, регулировщиков скорости движения вагонов, дежурных стрелочных постов об отцепах, требующих особой осторожности: с опасными грузами класса 1 (ВМ) согласно таблицам П 10.1 и П 10.2 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества (протокол от 5 апреля 1996 г. N 15), проводниками, живностью и другими.

Скорость подхода отцепов таких вагонов к другому отцепу в подгорочном парке и вагонов, имеющих отметку в документах "спускать с горки осторожно", должна быть не более 3 км/ч.

Все работники, участвующие в роспуске, при спуске с горок таких отцепов, а также при роспуске любых отцепов на железнодорожные пути, где имеются вагоны с грузами, требующими особой осторожности, должны быть особо внимательными, обеспечивать безопасность роспуска и сохранность железнодорожного подвижного состава. Скорость надвига, а также силу торможения на замедлителях регулировать с учетом создания необходимых интервалов между отцепами и безусловного соблюдения установленных скоростей при соударении этих вагонов с другими вагонами.

Порядок информации работников о наличии в распускаемом составе и на железнодорожных путях сортировочного парка вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями), требующими особой осторожности, устанавливается в местных инструкциях, утверждаемых владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

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

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

2) вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в Правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями);

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

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

5) вагоны и специальный железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет или отметку в перевозочных документах "С горки не спускать";

6) сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами.

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

Не допускается пропускать через сортировочные горки:

1) груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей;

2) груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ;

3) железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать".

Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных показаниях горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие сохранность железнодорожного подвижного состава, устанавливаются владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий. Скорость подхода отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке должна быть не более 5 км/ч.

Если в перевозочных документах на вагоны имеется штемпель "Не спускать с горки" или на вагонах и специальном железнодорожном подвижном составе имеется трафарет "С горки не спускать", то маневры с ними должны производиться осаживанием или "съемом" локомотивом со стороны подгорочного парка с соблюдением норм прикрытия с особой осторожностью, без толчков и резких остановок. Скорость соединения таких вагонов и специального железнодорожного подвижного состава при их сцеплении с другими вагонами или с локомотивом не должна превышать 3 км/ч. Пропуск их через сортировочную горку должен производиться только с локомотивом.

При роспуске с сортировочных горок рефрижераторных секций, а также автономных вагонов с машинным охлаждением соударение их с вагонами, стоящими на железнодорожных путях подгорочного парка, а также последующих отцепов с ними не допускается. Роспуск указанных вагонов должен производиться под желтый огонь горочного светофора.

48. Перед роспуском с горки вагонов с проводниками (командами), сопровождающими груз или живность, а также перед началом производства маневров толчками с такими вагонами проводники и команды должны быть предупреждены составителями поездов о предстоящих маневрах.

49. Каждый регулировщик скорости движения вагонов в процессе роспуска обязан следить за наличием вагонов на том или ином сортировочном железнодорожном пути и при его заполнении заблаговременно сообщать об этом старшему регулировщику, дежурному по горке или горочному составителю.

Для обеспечения четкой и безаварийной работы регулировщики скорости движения вагонов обязаны:

1) к началу роспуска состава находиться на обслуживаемых ими железнодорожных путях;

2) внимательно следить за сообщениями и командами, подаваемыми дежурным по горке, за сигналами, подаваемыми составителем поездов или машинистом локомотива;

3) расчетливо тормозить вагоны, обеспечивая наиболее полное использование вместимости железнодорожных путей и безопасный подход отцепов к вагонам, стоящим на железнодорожных путях подгорочного парка. При роспуске с горки больших отцепов дополнительные тормозные башмаки подкладываются под колесные пары посредством специальной вилки;

4) при заезде на железнодорожный путь локомотива для соединения вагонов, по указанию составителя или дежурного по горке извлекать из-под вагонов тормозные башмаки;

5) помогать регулировщикам скоростей движения вагонов, обслуживающим соседние железнодорожные пути, при интенсивном следовании отцепов в районы их работы.

50. При торможении вагонов на станционных железнодорожных путях запрещается устанавливать тормозные башмаки:

1) непосредственно перед рельсовым стыком (1 м и менее) и на рельсовом стыке (если он не сварен);

2) перед крестовиной стрелочного перевода;

3) на рамный рельс стрелочного перевода, к которому прилегает остряк;

4) на наружный рельс кривой.

51. Запрещается пользоваться неисправными тормозными башмаками (лопнувшая головка, покоробленная и изогнутая подошва и другое).

Тормозные башмаки должны быть окрашены (в цвет, при котором они более заметны), иметь установленное клеймо и храниться на специальных площадках, стеллажах и тумбочках на междупутьях.

52. Запрещается осаживание и соединение вагонов в сортировочном парке (со стороны горки или с противоположной стороны железнодорожных путей сортировочного парка) без предварительного согласования между дежурным по горке (составителем) и составителем или другим работником противоположного конца сортировочного парка в порядке, установленном ТРА станции или инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Перед осаживанием составитель обязан убедиться в отсутствии тормозных башмаков под вагонами, в нормальном положении расцепных рычагов автосцепки вагонов и в отсутствии препятствий для движения.

53. Маневры на вытяжных железнодорожных путях производятся, как правило, толчками (серийными или одиночными).

При производстве маневров толчками в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для районов, где этот метод является основным при организации маневровой работы, должны быть указаны: порядок торможения отцепов, наличие и порядок применения технических средств (связи, башмаконакладывателей, башмакосбрасывателей и другое) и другие условия обеспечения безопасности.

54. Регулировать разгон состава для толчка составитель обязан с учетом ходовых качеств и веса отцепа, свободности сортировочных железнодорожных путей и атмосферных условий так, чтобы операторы постов централизации, дежурные стрелочных постов и регулировщики скорости движения вагонов имели достаточно времени для перевода стрелок и укладки тормозных башмаков и чтобы скорости соударения вагонов не превышали установленные.

55. При нарушении нормального производства маневров (нагон сзади идущим отцепом впереди идущего, остановка отцепа на стрелочной горловине и др.) операторы горочных постов, дежурные стрелочных постов, регулировщики скорости движения вагонов и другие работники, участвующие в маневрах, должны немедленно поставить в известность дежурного по сортировочной горке, горочного составителя, подать команду (сигнал) остановки и принять меры к задержанию очередного движущегося отцепа.

VII. Маневры на главных и приемоотправочных

железнодорожных путях

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

В приемоотправочных парках железнодорожной станции маневры могут производиться только на тех железнодорожных путях (стрелках), которые будут указаны ДСП станции при даче задания составителю (главному кондуктору) на маневровую работу.

57. Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия ДНЦ и ДСП соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия ДНЦ по устному разрешению ДСП станции.

Разрешением на выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции на однопутном перегоне служит:

1) при автоблокировке - ключ-жезл, выдаваемый машинисту маневрового локомотива перед открытием соответствующего выходного светофора. После первого выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по открытому выходному светофору и ключу-жезлу повторные выезды на перегон при наличии у машиниста ключа-жезла осуществляются без открытия выходного светофора. На участках, оборудованных автоблокировкой, где на железнодорожных станциях имеются специальные маневровые светофоры, связанные с путевыми светофорами, выезд маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится при разрешающем показании этого маневрового светофора. При отсутствии ключа-жезла или специального маневрового светофора для маневров с выездом за границу железнодорожной станции машинисту маневрового локомотива выдается Путевая записка;

2) при полуавтоматической блокировке - ключ-жезл данного перегона, а при его отсутствии - [Путевая записка](#Par8390);

3) при электрожезловой системе - жезл или ключ-жезл данного перегона;

4) при телефонных средствах связи - [Путевая записка](#Par8390).

58. Во всех случаях выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции на однопутный перегон с выдачей машинисту [Путевой записки](#Par8390) может осуществляться только по разрешению ДНЦ, передаваемому одновременно ДСП станций, ограничивающих перегон, без закрытия основных средств сигнализации и связи при движении поездов.

После получения такого разрешения ДСП станций обмениваются телефонограммами:

"Могу ли производить маневры с выездом за границу станции";

"Разрешаю производство маневров с выездом за границу станции".

Получение последней телефонограммы служит основанием для выдачи машинисту [Путевой записки](#Par8390), наверху которой от руки делается отметка "маневры с выездом за границу станции".

Обмен указанными телефонограммами осуществляется по поездной диспетчерской связи, под контролем ДНЦ.

Запрещается делать запрос и давать разрешение о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции при занятости перегона встречным поездом.

При даче согласия в момент следования по перегону поезда, отправленного с железнодорожной станции производства маневров, перегон считается занятым до получения с соседней железнодорожной станции сообщения о прибытии поезда и передаче на эту железнодорожную станцию уведомления об окончании маневров:

"Маневры с выездом маневрового состава за границу станции закончены".

Все переговоры о выезде маневрового состава за границу железнодорожной станции оформляются записями в журнале поездных телефонограмм.

59. При необходимости выезда маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути двухпутного или одному из железнодорожных путей многопутного перегона, не оборудованного двусторонней путевой блокировкой, действие блокировки по этому железнодорожному пути перегона в установленном порядке закрывается. После закрытия блокировки выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции осуществляется с выдачей машинисту локомотива [Путевой записки](#Par8390), что оформляется в порядке, предусмотренном в [пункте 57](#Par6939) настоящего приложения, при этом в отметке, производимой наверху бланка [Путевой записки](#Par8390), добавляются слова "по неправильному пути".

При двусторонней автоблокировке после переключения блок-системы на соответствующее направление движения выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути может производиться по правилам, предусмотренным для однопутных перегонов.

60. Занимать приемоотправочные железнодорожные пути отдельными вагонами или группами вагонов, как правило, не допускается. Временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом при производстве маневров может быть допущено только с разрешения ДСП станции.

На промежуточных железнодорожных станциях временное занятие приемоотправочных железнодорожных путей отдельными вагонами или железнодорожным подвижным составом ДСП станции может допустить только по разрешению ДНЦ.

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

VIII. Маневровая работа в районах железнодорожных станций,

не обслуживаемых дежурными стрелочных постов

61. При необходимости заезда маневрового локомотива на железнодорожные пути грузовых районов, угольных складов, вагонных или локомотивных депо, производственных цехов и участков, других железнодорожных путей ДСП станции или составитель поездов должен предварительно согласовать возможность подачи или вывода вагонов с руководителем работ в данном районе или представителем производственного цеха (участка).

Порядок согласования устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

62. Перед заездом локомотива, маневрового состава, специального железнодорожного подвижного состава на железнодорожные пути районов, где стрелки не обслуживаются дежурными стрелочных постов, а также при возвращении из таких районов составитель поездов, а при его отсутствии локомотивная бригада (машинист специального железнодорожного подвижного состава) должны согласовать с ДСП станции свои действия, а также обязаны особо внимательно проверять положение железнодорожных путей и стрелок и убеждаться в отсутствии препятствий для движения, осмотреть стоящие на железнодорожных путях вагоны, проверить наличие тормозных башмаков под железнодорожным подвижным составом, предупредить о предстоящих маневрах находящихся на железнодорожных путях работников.

Перевод стрелок в таких районах осуществляется составителем поездов или другим работником, указанным в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

63. Запрещается выезд на станционные железнодорожные пути маневровых локомотивов или составов из районов, не обслуживаемых дежурными стрелочных постов, без разрешения ДСП станции.

Порядок выезда маневровых локомотивов из таких районов устанавливается в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Приложение N 15

к Инструкции по движению

поездов и маневровой работе

на железнодорожном транспорте

Российской Федерации

ПОРЯДОК

ОРГАНИЗАЦИИ ПРОИЗВОДСТВА МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ, ФОРМИРОВАНИЯ

И ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ С ВАГОНАМИ, ЗАГРУЖЕННЫМИ ОПАСНЫМИ

ГРУЗАМИ КЛАССА 1 (ВЗРЫВЧАТЫМИ МАТЕРИАЛАМИ)

I. Общие положения

1. Для организации поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными взрывчатыми материалами (далее - ВМ), используется информация, имеющаяся в перевозочных документах.

В перевозочных документах на вагоны с ВМ в графе "Наименование груза" указывается наименование этого груза или его условный номер.

На перевозочные документы на вагоны с ВМ ставят штемпеля, в том числе:

1) при перевозке ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182 - штемпеля красного цвета "Особо опасно, ВМ N ...", "Прикрытие", а также штемпель "Не спускать с горки". На основании штемпеля "Особо опасно, ВМ N ..." устанавливается норма прикрытия согласно графе 2 [приложения N 16](#Par7331) к настоящей Инструкции;

2) при перевозке остальных ВМ - штемпеля красного цвета "ВМ", "Прикрытие", а также штемпель "Не спускать с горки" при наличии этого требования в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями).

Кроме того, могут ставиться дополнительные штемпеля:

1) "Секция. Не расцеплять";

2) "Ядовито";

3) "В сопровождении специалиста";

4) "Охрана ж.д." и другие.

Штемпель "ВМ" должен быть дополнен дописанным от руки условным номером перевозимого груза, а штемпель "Прикрытие" дополнен отметкой: "по п. 3.6.6, схема А" или "по п. 3.6.6, схема Б", на основании которой устанавливается норма прикрытия (графы, соответственно, 2 и 3 [приложения N 16](#Par7331) к настоящей Инструкции).

2. В вагонном листе формы ГУ-38 в графе "Код прикрытия" для вагонов с ВМ под условными номерами 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 указывается код 9, для вагонов с остальными ВМ указывается код 3.

При этом для вагонов с ВМ, имеющих код прикрытия 9, в графе "Негабаритность, живность, ДБ, НГ" указывается код 7 (вагоны, не подлежащие роспуску с горки).

3. На всех сортировочных и участковых железнодорожных станциях, железнодорожных станциях погрузки, выгрузки, перегрузки, перестановки вагонов с одной колеи на другую, а также при необходимости и на других железнодорожных станциях, в качестве приложения к ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования должна разрабатываться соответствующая местная инструкция о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ, утверждаемая владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Эта инструкция должна соответствовать требованиям, изложенным в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями).

Запрещается передавать сведения о поездах с вагонами с ВМ и об отдельных вагонах с ВМ лицам, не участвующим в обслуживании таких поездов и вагонов.

Использование парковой связи железнодорожных станций для оповещения о работах, производимых с вагонами с ВМ, допускается только при отсутствии других средств связи.

4. Вагоны с ВМ на железнодорожных станциях вне поездов, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых железнодорожных путях, указанных в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, где стоянка их наиболее безопасна. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки. Стрелки, ведущие на железнодорожные пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти железнодорожные пути, и запираются. Порядок запирания и хранения ключей от этих стрелок указываются в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

Вагоны с нарядами охраны или со специалистами грузоотправителя (грузополучателя) ставятся на том же или смежном железнодорожном пути на расстоянии не более 50 м от сопровождаемых ими вагонов с ВМ. Закрепление вагонов, загруженных ВМ, на станционных железнодорожных путях производится порядком и по нормам, указанными в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования.

5. Вагоны с ВМ в поездах и при маневрах, а также при подаче (уборке) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций должны иметь прикрытие в соответствии с нормами, предусмотренными [приложением N 16](#Par7331) к настоящей Инструкции.

В качестве прикрытия в поездах, в которых следуют вагоны с ВМ, должны ставиться порожние вагоны или вагоны, загруженные неопасными грузами.

Порожние вагоны должны быть очищены от остатков грузов и мусора, двери и люки закрыты. Порожние цистерны должны быть очищены от остатков груза, крышки люков закрыты. Не допускается использовать в качестве прикрытия специальные цистерны, а также цистерны, специализированные для перевозки опасных грузов. Порожние и груженые платформы (в т.ч. указанные в пункте 10 [приложения N 16](#Par7331) к настоящей Инструкции), а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия, кроме первого вагона, непосредственно прицепляемого к вагону с ВМ.

6. Перед подачей вагонов под погрузку ВМ ДСП станции (маневровый диспетчер) или другой работник железнодорожной станции, распоряжающийся маневрами, в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования, обязан по журналу формы ВУ-14 убедиться в том, что вагоны осмотрены и признаны годными в техническом отношении для перевозки ВМ в соответствии с требованиями Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями).

7. В местных инструкциях по обслуживанию подъездных железнодорожных путей, принимающих под выгрузку или отправляющих вагоны с ВМ, должны быть определены маршруты подачи и уборки таких вагонов, скорости передвижения маневровых составов с ними, порядок следования через железнодорожные переезды и охраны маршрутов, а также другие меры, необходимые для обеспечения безопасности в зависимости от местных условий.

Подача, уборка вагонов с ВМ на подъездные железнодорожные пути арсеналов, баз и складов производится, как правило, тепловозами или паровозами на жидком топливе.

II. Формирование поездов

8. Опасные грузы класса 1 (ВМ) перевозятся в грузовых поездах одиночными вагонами, группами вагонов с постановкой во всех случаях соответствующего прикрытия, сформированных в пределах норм по весу и длине, предусмотренных графиком движения поездов, а также маршрутами, не превышающими вместимость приемоотправочных путей на участках их следования.

Запрещается ставить вагоны с ВМ в поезда:

1) пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, воинских караулов и команд Министерства обороны Российской Федерации и Министерства внутренних дел Российской Федерации, других государственных военизированных организаций и нарядов военизированной охраны железнодорожного транспорта);

2) людские, а также имеющие в составе (кроме воинских эшелонов) отдельные вагоны с людьми (кроме вагонов, занятых личным составом эшелона);

3) соединенные;

4) с негабаритными грузами верхней третьей, нижней третьей и больших степеней, боковой четвертой и больших степеней негабаритности;

5) превышающие длину, установленную графиком движения поездов.

Кроме того, запрещается ставить вагоны с ВМ с условными номерами, указанными в [пункте 2](#Par7249) настоящего приложения, в грузовые поезда, имеющие в своем составе вагоны с опасными грузами, перечисленными в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями):

1) со сжатыми и сжиженными газами (класс 2);

2) легковоспламеняющимися жидкостями (класс 3);

3) легковоспламеняющимися твердыми веществами, самовозгорающимися веществами и веществами, выделяющими воспламеняющиеся газы при взаимодействии с водой, а также влагой воздуха (класс 4);

4) окисляющимися веществами и органическими пероксидами (класс 5);

5) ядовитыми веществами (подкласс 6.1).

9. Между сортировочными и участковыми железнодорожными станциями вагоны с ВМ могут следовать со всеми грузовыми поездами в соответствии с планом формирования. Такие вагоны с промежуточных железнодорожных станций на ближайшие участковые или сортировочные железнодорожные станции и в обратном направлении могут следовать со сборными, вывозными поездами или с диспетчерскими локомотивами, а между железнодорожными станциями узла и предузловыми железнодорожными станциями - с передаточными и вывозными поездами.

Сборный поезд, в состав которого включены вагоны с ВМ, должен обслуживаться работником составительской или кондукторской бригады, помощником машиниста, выполняющим обязанности главного кондуктора.

Не допускается постановка вагонов с ВМ в поезда ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

ДНЦ, ДСП станции и маневровые диспетчеры при планировании поездной работы обязаны специально рассматривать возможность первоочередного отправления поступающих на железнодорожную станцию вагонов с ВМ меньшим количеством поездов.

10. Для сопровождения вагонов с ВМ ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, не далее чем за 5 вагонов от этих вагонов, должен ставиться вагон с тормозной площадкой или специально выделенный порожний крытый вагон.

Если группа вагонов, охраняемая ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, расположена в головной части поезда не далее, чем через 5 вагонов от электровоза или тепловоза, при отсутствии вагонов с тормозными площадками, разрешается проезд стрелков военизированной охраны в кабине локомотива поезда с предварительным их инструктажем машинистом о порядке проезда на локомотиве.

В составы поездов, в которых следуют воинские транспорты с ВМ, могут ставиться вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам.

При сопровождении вагонов с ВМ специалистами или воинскими караулами грузоотправителя (грузополучателя), а также нарядами ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, охраняемые ими вагоны ставятся в поезд одной группой. В тех случаях, когда эти вагоны, согласно настоящей Инструкции, включаются в поезд с прикрытием друг от друга вагонами с неопасными грузами или порожними, не относящимися к данной группе вагонов, такое прикрытие не должно превышать минимальных норм.

Постановка вагонов между вагонами с ВМ и вагонами сопровождения, входящими в состав специальной секции (схемы), не требуется.

11. В воинских эшелонах допускается совместная перевозка ВМ и других опасных грузов, принадлежащих данному эшелону, с постановкой между ними прикрытия - не менее одного вагона.

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, могут следовать в составе воинского эшелона без прикрытия.

III. Следование поездов с взрывчатыми материалами

12. Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем ДНЦ, ДСП станций, которые обязаны осуществлять меры, обеспечивающие беспрепятственное и безопасное следование этих поездов.

Владелец инфраструктуры устанавливает порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с ВМ, в обход крупных железнодорожных узлов, имеющих такие обходы.

О предстоящем отправлении поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, ДСП станции формирования поезда заблаговременно сообщает ДНЦ.

13. Номер поезда с буквами "ВМ" должен проставляться в журнале движения поездов, на графике исполненного движения, в письменных разрешениях и предупреждениях, выдаваемых машинисту поезда, в натурных листах и других документах, связанных с приемом и отправлением поездов.

14. Об ожидаемом прибытии поезда с ВМ ДСП станции обязан уведомить работников пунктов технического обслуживания, коммерческого осмотра, ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации и других работников, осуществляющих прием поезда и обработку вагонов с ВМ, в соответствии с местной инструкцией о порядке работы с вагонами, загруженными ВМ.

15. Не допускается оставление поездов с ВМ без локомотивов на промежуточных железнодорожных станциях.

В исключительных случаях (при возникновении аварийной ситуации) состав поезда с ВМ может быть временно оставлен на промежуточной железнодорожной станции без локомотива по письменному приказу владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования. При этом руководители и работники соответствующих подразделений владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования обязаны принять все необходимые меры к ускорению отправления по назначению временно оставленного состава с ВМ. При наличии в поезде вагонов с ВМ возможность временного оставления его без локомотива на промежуточной железнодорожной станции в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями).

При нахождении в поезде вагонов с ВМ, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, ДНЦ ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) ведомственной охраны, на участке которого расположена железнодорожная станция.

16. Устранение технических и коммерческих неисправностей, обнаруженных в пути следования у отдельных вагонов с ВМ, сопровождаемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также у вагонов, входящих в состав секций специального железнодорожного подвижного состава (схем), воинских транспортов и эшелонов в зависимости от характера технических и коммерческих неисправностей, условий и объема работы, может производиться как с отцепкой и последующей подачей на отдельные выделенные для этих целей железнодорожные пути, так и без отцепки от состава.

Отцепка на железнодорожных станциях отдельных вагонов с ВМ по техническим и коммерческим неисправностям от групп вагонов, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, допускается только в случаях, если обеспечивается охрана отцепляемых вагонов. В противном случае отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной охраны группа вагонов. Начальник железнодорожной станции обязан вызвать дополнительный наряд ведомственной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению.

Отцепка вагонов от воинских транспортов, а также от групп вагонов, следующих в сопровождении воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя), запрещается. Устранение неисправностей или перегрузка грузов в исправные вагоны производится в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями). По окончании ремонта или перегрузки груза вагоны должны быть включены в состав задержанного транспорта (группы вагонов) и отправлены по назначению.

При необходимости отцепочного ремонта вагонов, входящих в состав секции специального железнодорожного подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны могут быть отцеплены от секции (схемы) и поданы на ремонтные железнодорожные пути только с согласия и под наблюдением сопровождающего груз специалиста, начальника караула. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть включены в соответствующее место секции (схемы). Если порожний вагон секции (схемы) из-за технической неисправности не может следовать до железнодорожной станции назначения, по заявке сопровождающих груз специалистов или начальника караула он может быть отцеплен от секции (схемы) и отправлен по новому назначению с соответствующим оформлением перевозочных документов.

Во всех указанных случаях задержанные вагоны воинского транспорта, секции специального железнодорожного подвижного состава (схемы), а также группы вагонов с ВМ в сопровождении ведомственной охраны железнодорожного транспорта Российской Федерации, воинского караула или специалистов грузоотправителя (грузополучателя) устанавливаются на железнодорожные пути, предусмотренные в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования для стоянки вагонов с ВМ в соответствии с требованиями [пункта 19](#Par7314) настоящего приложения.

Порядок технического обслуживания и коммерческого осмотра поездов и вагонов с ВМ устанавливается владельцем инфраструктуры или владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

IV. Действия в аварийных ситуациях

17. Работники, связанные с движением поездов, должны знать и четко выполнять правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их железнодорожным транспортом.

В случае опасности, угрожающей поезду с ВМ (горение букс, излом оси, сход железнодорожного подвижного состава, возгорание вагона или груза и другое), локомотивные и кондукторские бригады, лица, осуществляющие охрану и сопровождение грузов, ДСП станций, а также другие работники, связанные с приемом, отправлением, пропуском и обслуживанием поездов, обязаны принять все зависящие от них меры к его остановке и ликвидации опасности.

Следование поезда с вагонами, имеющими неисправности, выявленные средствами автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава и его ходовых частей, запрещается.

18. В указанных в [пункте 17](#Par7309) настоящего приложения случаях, происшедших на перегоне, машинист поезда или главный кондуктор, если он сопровождает поезд, обязаны немедленно сообщить об этом ДНЦ или ДСП ближайшей станции для принятия мер. При этом, в случае аварии (сходе железнодорожного подвижного состава и тому подобное), пожара - сообщить об их обстоятельствах, наличии и расположении в составе поезда вагонов с ВМ и другими опасными грузами, передать номера аварийных карточек (указанных на оборотной стороне дорожной ведомости) или содержание аварийных карточек (в случае, когда они приложены к перевозочным документам). На электрифицированных участках ДНЦ, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети. Машинист поезда или главный кондуктор обязаны исходя из создавшейся обстановки осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами ДНЦ, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих ВМ и другие опасные грузы.

ДСП станции, получив сообщение машиниста поезда об аварии, должен полностью передать его содержание ДНЦ и действовать в соответствии с его указаниями.

19. При обнаружении в движущемся поезде с ВМ возгорания какого-либо груза или железнодорожного подвижного состава поезд должен быть остановлен. Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава.

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими ВМ, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от другого железнодорожного подвижного состава, предварительно закрепив в установленном порядке оставшуюся часть состава и, с учетом особенностей данного груза до прибытия пожарной помощи принять возможные меры к ликвидации пожара в соответствии с требованиями, предусмотренными инструкцией владельца инфраструктуры по обеспечению пожарной безопасности на локомотивах и моторвагонном подвижном составе.

20. При возникновении аварийной ситуации с ВМ в пределах железнодорожной станции ДСП станции обязан сообщить о случившемся ДНЦ и начальнику железнодорожной станции и установить возможность и условия дальнейшего пропуска поездов, производства маневровой работы и при необходимости принять меры к прекращению движения поездов и маневров.

В случае возникновения пожара в вагоне, не загруженном ВМ, или в рядом расположенном здании, сооружении, обустройстве вагоны с ВМ должны быть удалены из зоны пожара на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м.

21. Обо всех происшествиях с такими поездами и вагонами ДНЦ обязан сообщить уполномоченному представителю владельца инфраструктуры или владельца железнодорожных путей необщего пользования и совместно с ними незамедлительно принять меры к быстрейшей ликвидации последствий аварийных ситуаций.

22. Другие действия по осуществлению мер безопасности и ликвидации последствий аварийных ситуаций с ВМ должны проводиться исходя из создавшейся обстановки согласно правилам безопасности и порядку ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам и Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества, протокол от 05.04.1996 N 15 (с изменениями и дополнениями).

Приложение N 9

к Правилам технической

эксплуатации железных дорог

Российской Федерации

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО

ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ НА УЧАСТКАХ

ОБРАЩЕНИЯ СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ

ПОЕЗДОВ СО СКОРОСТЬЮ ОТ 140 ДО 250 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО

I. Общие положения

VII. Железнодорожный подвижной состав

47. Тяговый железнодорожный подвижной состав, эксплуатируемый при скорости движения от 160 до 250 км/ч включительно, дополнительно к требованиям [пункта 9](#Par2605) приложения N 5 к Правилам оборудуется многозначной АЛС.

При эксплуатации указанного железнодорожного подвижного состава на участках, где сигналы многозначной АЛС передаются с использованием радиоканала, он дополнительно оборудуется средствами, обеспечивающими прием таких сигналов, а также сигналов спутниковой навигации.

48. Колесные пары локомотивов, предназначенных для вождения скоростных пассажирских поездов в интервале скорости движения от 140 до 160 км/ч включительно, должны удовлетворять следующим дополнительным требованиям:

прокат бандажей не более 5 мм; толщина гребней не более 33 мм и не менее 28 мм;

разница проката у левого и правого колеса одной колесной пары не более 1,5 мм;

толщина бандажей электровозов не менее 50 мм; тепловозов - 45 мм; толщина обода цельнокатаных колес не менее 40 мм;

разница диаметров бандажей колес по кругу катания одной колесной пары при обточке ее с выкаткой и без выкатки не более 0,5 мм;

разница диаметров бандажей (колес) комплекта колесных пар локомотива - не более 5 мм, в одной тележке - не более 3 мм;

допускается ползун (выбоина) на поверхности катания глубиной не более 0,5 мм, длиной не более 10 мм.

49. Колесные пары электровозов, предназначенных для вождения пассажирских поездов в интервале скорости движения от 160 до 250 км/ч включительно, должны удовлетворять требованиям, перечисленным в пункте 48 настоящей Инструкции, а также следующим требованиям:

прокат по кругу катания должен быть не более 2 мм;

толщина обода цельнокатаных колес не менее 45 мм;

ползуны и выщербины не допускаются.

50. Расстояние между внутренними гранями колес у колесной пары моторвагонного подвижного состава должно быть не более 1443 мм и не менее 1439 мм.

51. Не допускается выпускать в эксплуатацию моторвагонный подвижной состав при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие железнодорожного пути и железнодорожного подвижного состава:

прокат по кругу катания не более 5 мм;

толщина гребня более 35 мм или менее 29 мм при измерении на расстоянии 13 мм от поверхности круга катания колеса;

выщербина, раковина или вмятина на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм;

ползун (выбоина) на поверхности катания при скорости движения от 140 до 200 км/ч более 0,5 мм, при скорости движения от 200 до 250 км/ч более 0,17 мм.

52. При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) на колесных парах не более 1,0 мм разрешается поезд довести со скоростью 200 км/ч до железнодорожной станции назначения, при выявлении ползуна глубиной от 1 до 2 мм включительно на немоторной колесной паре со снижением скорости до 100 км/ч до железнодорожной станции назначения, от 2 до 4 мм включительно на немоторной колесной паре или от 1 до 2 мм на моторной со снижением скорости до 15 км/ч до ближайшей железнодорожной станции, при глубине ползуна от 2 до 4 мм на моторной со снижением скорости до 10 км/ч до ближайшей железнодорожной станции, при глубине ползуна более 4 мм со скоростью до 10 км/ч до ближайшей железнодорожной станции при условии вывешивания или исключения возможности вращения колеса.

Для транспортировки моторвагонного железнодорожного подвижного состава до места обточки или замены колесных пар должны использоваться специальные транспортные тележки.

53. Для транспортировки с помощью локомотива моторвагонного железнодорожного подвижного состава, оборудованного сцепными устройствами жесткого типа, для обеспечения их сцепления должны быть предусмотрены переходные устройства (адаптеры). Высота оси переходного устройства (адаптера) над уровнем верха головок рельсов должна быть не более 1080 мм и не менее 980 мм.

54. Не допускается выпускать в эксплуатацию пассажирские вагоны локомотивной тяги при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие железнодорожного пути и железнодорожного подвижного состава:

1) толщина гребня колеса менее 30 мм и более 33 мм;

2) толщина обода колеса менее 40 мм;

3) равномерный прокат всех колесных пар более 5 мм;

4) неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пунктов формирования и оборота для пассажирских вагонов, эксплуатируемых в интервале скорости движения от 140 до 160 км/ч включительно, - более 1,5 мм, редукторных колесных пар - более 1 мм; в интервале скорости движения от 160 до 250 км/ч включительно - более 1 мм.

Ползуны (выбоины) на поверхности катания колес при отправлении вагонов из пункта формирования и оборота не допускаются.

При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) глубиной не более 1,0 мм разрешается такой пассажирский вагон без отцепки от поезда довести со скоростью не более 140 км/ч до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для смены колесных пар. При обнаружении ползуна глубиной свыше 1 мм - руководствоваться требованиями Правил.

55. На правых верхних болтах крепительной крышки буксы правой шейки оси колесных пар должна быть бирка, на которой для скорости движения до 160 км/ч включительно и до 250 км/ч включительно должно быть выбито соответственно: "160 км/ч" и "250 км/ч". Бирка должна сохраняться на весь период эксплуатации пассажирских вагонов с указанными скоростями.

56. Для скоростных пассажирских вагонов сочлененного типа с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой устанавливаются:

толщина гребней колес в эксплуатации не менее 27 мм и не более 33 мм;

разница диаметров колес по кругу катания одной тележки не более 10 мм.

При обнаружении в пути следования ползуна глубиной не более 1,0 мм разрешается поезд из пассажирских вагонов сочлененного типа довести без снижения скорости до железнодорожной станции назначения, при выявлении ползуна глубиной от 1 до 2 мм включительно со снижением скорости до 100 км/ч до железнодорожной станции назначения, от 2 до 6 мм включительно со снижением скорости до 15 км/ч до ближайшей железнодорожной станции, при глубине ползуна 6 мм и более со скоростью до 10 км/ч до ближайшей железнодорожной станции.

Не допускается выпускать в эксплуатацию скоростные пассажирские вагоны сочлененного типа с использованием колесных блоков, наклоном кузова и системой установки колес по радиусу кривой с трещиной в любой части оси колесного блока или трещиной в ободе, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колеса, а также при вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном.

57. К эксплуатации в интервале скорости движения от 140 до 160 км/ч включительно допускаются вагоны локомотивной тяги, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:

1) устройство должно быть ударно-тяговым и включать автосцепку полужесткого типа или сцепку жесткого типа;

2) центрирующее устройство должно быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).

Пассажирские вагоны должны быть оборудованы межвагонными пассажирскими переходами, содержащими П-образное резиновое ограждение баллонного типа или герметизированное ограждение замкнутого контура (при использовании сцепки жесткого типа), а также переходной мостик, исключающий при движении появление ступенек высотой более 20 мм, за исключением пассажирских вагонов, оборудованных автосцепкой полужесткого типа.

58. Для пассажирских вагонов локомотивной тяги, эксплуатируемых в интервале скорости движения от 160 до 200 км/ч включительно, допускается применение автосцепки полужесткого типа с нижним ограничителем вертикальных перемещений согласно конструкторской документации. Центрирующее устройство, поглощающий аппарат, расцепной привод автосцепного устройства жесткого типа должны обеспечивать возможность замены на автосцепку полужесткого типа.

Наличие буферов при использовании сцепных устройств жесткого типа не является обязательным.

59. Установка сцепки (автосцепки) и межвагонного пассажирского перехода, полный ход буферов и поглощающего аппарата должны обеспечивать в эксплуатации:

1) автоматическое сцепление пассажирских вагонов в кривой радиусом 250 м и ее сопряжении с прямой, при невыполнении указанного условия должна быть предусмотрена возможность предварительного отклонения сцепки (автосцепки) внутрь кривой при сцеплении;

2) проход сцепленных пассажирских вагонов по S-образной кривой радиусом 170 м, круговой кривой радиусом 120 м и ее сопряжению с прямой.

Головная и хвостовая сцепки составов поездов для эксплуатации в интервале скорости движения от 140 до 250 км/ч включительно должны быть полужесткого типа.