ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

_____г. Москва №_____

Об утверждении Визуализированного справочного пособия по изучению Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250

В целях системного повышения эффективности изучения работниками ОАО «РЖД» положений Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250:

1. Утвердить прилагаемое Визуализированное справочное пособие по изучению Правил технической эксплуатации железных дорог, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250.

2. Главному инженеру Департамента безопасности движения ОАО «РЖД» Журавскому С.Л. обеспечить размещение оцифрованного контента по изучению Правил технической эксплуатации железных дорог, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250, на информационном портале «Навигатор безопасности».

3. Руководителям подразделений аппарата управления, филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» обеспечить доведение до сведения работников ОАО «РЖД» Визуализированного справочного пособия по изучению Правил технической эксплуатации железных дорог, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250, утвержденного настоящим распоряжением, и оцифрованного контента, размещенного на информационном портале «Навигатор безопасности».

Заместитель генерального директора –
главный инженер ОАО «РЖД» А.М.Храмцов

Исп. Григорюк А.В., ЦТЕХ
(499) 262-56-19

Электронная подпись. Подписал: Храмцов А.М.
№1564/р от 22.06.2023

УТВЕРЖДЕНО
распоряжением ОАО «РЖД»
от _____ № _____

ВИЗУАЛИЗИРОВАННОЕ СПРАВОЧНОЕ ПОСОБИЕ

по изучению Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250

Электронная подпись. Подписал: Храмцов А.М.
№1564/р от 22.06.2023

ВИЗУАЛИЗИРОВАННОЕ СПРАВОЧНОЕ ПОСОБИЕ

по изучению Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

2023 год

ОГЛАВЛЕНИЕ

Структура визуализированного пособия по ПТЭ

Раздел 1 - Общие положения ПТЭ ..... **стр 4**

Раздел 2 - Обязанности работников железнодорожного транспорта ..... **с 6 - 8 стр**

Раздел 3 - Организация эксплуатации технологических систем, сооружений, устройств и объектов технического назначения железнодорожного транспорта ..... **с 10 -21 стр**

Раздел 4 - Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта ..... **стр 23**

Раздел 5 - Сооружения и устройства путевого хозяйства ..... **с 25 - 38 стр**

Раздел 6 - Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики ..... **с 40 - 51 стр**

Раздел 7 - Устройства технологической железнодорожной электросвязи ..... **с 53 - 60 стр**

Раздел 8 - Сооружения и устройства железнодорожного электроснабжения ..... **с 62 - 68 стр**

Раздел 9 - Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава ..... **с 70 - 111 стр**

Приложение №1 к ПТЭ - Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте ..... **с П1.2 - П1.39 стр**

Приложение №2 к ПТЭ - Инструкция по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте ..... **с П2.2 - П2.195 стр**

РАЗДЕЛ 1

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

п. 1, 2, 3, 4 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ТРЕБОВАНИЯ ПТЭ РАСПРОСТРАНЯЮТСЯ НА:

СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Комплекс мероприятий, обеспечивающий безопасность движения на железнодорожном транспорте, слаженность действий всех железнодорожных подразделений для обеспечения перевозочного процесса.

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ИНФРАСТРУКТУРЫ

Железнодорожный путь и искусственные сооружения, устройства технологической электросвязи, устройства железнодорожной автоматики и телемеханики, сооружения и устройства технологического электроснабжения, а также железнодорожный подвижной состав.

Сооружения и устройства инфраструктуры включают в себя:

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА Ж.Д. ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

Ж.Д. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Локомотивы

Мотор-вагонный ПС

Грузовые вагоны

Пассажирские вагоны локомотивной тяги

Специальный ж.д. подвижной состав

РАБОТНИКИ Ж.Д ТРАНСПОРТА

Работники организаций и индивидуальных предпринимателей, выполняющих работы (оказывающих услуги):

- для пользователей услугами железнодорожного транспорта;
- по организации и (или) осуществлению перевозочного процесса;
- по техническому обслуживанию и ремонту сооружений и устройств инфраструктуры и ж.д. ПНП;
- по техническому обслуживанию и ремонту ж.д. подвижного состава;
- по охране объектов ж.д. транспорта и грузов.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 10.06.2003 №17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

РАЗДЕЛ 2

ПТЭ

ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

п. 7, 8 ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ Ж.Д. ТРАНСПОРТА ПРИ УГРОЗЕ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ ЛЮДЕЙ ИЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЯЗАНЫ НЕЗАМЕДЛИТЕЛЬНО ОПОВЕЩАТЬ ЛЮБЫМИ ДОСТУПНЫМИ СРЕДСТВАМИ СВЯЗИ

РУКОВОДИТЕЛЯ О СИТУАЦИЯХ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ УГРОЗУ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЮ ЛЮДЕЙ, СОХРАННОСТИ ИМУЩЕСТВА РАБОТОДАТЕЛЯ

ВСЕ РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЯЗАНЫ ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ УГРОЗЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ЛЮДЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ИЛИ В НЕПОСРЕДСТВЕННОЙ БЛИЗОСТИ ОТ НИХ

ПРИНЯТЬ МЕРЫ ПО ЛИКВИДАЦИИ ДАННОЙ УГРОЗЫ

п. 9 ДОСТУП РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НА ЛОКОМОТИВЫ И К УСТРОЙСТВАМ УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В СООТВЕТСТВИИ С ИХ ДОЛЖНОСТНЫМИ ОБЯЗАННОСТЯМИ ИМЕЮТ РАЗРЕШЕНИЕ УПРАВЛЯТЬ:

- Стрелками
- Сигналами
- Механизмами
- Аппаратами
- Устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения и эксплуатацией железнодорожного транспорта

ПРИ ИСПОЛНЕНИИ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ В ПОРЯДКЕ, УСТАНАВЛИВАЕМОМ РАБОТОДАТЕЛЕМ В СООТВЕТСТВИИ С УСТАНОВЛЕННЫМИ ТРЕБОВАНИЯМИ, ДОПУСКАЮТСЯ К УПРАВЛЕНИЮ:

- Локомотивами
- Мотор-вагонным подвижным составом
- Специальным самоходным подвижным составом

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Трудовой кодекс Российской Федерации
2. Инструкция по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации (Приложение №1 к ПТЭ)
3. Федеральный закон от 10 июня 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
4. Порядок выдачи свидетельства, подтверждающего право на управление курсирующими по железнодорожным путям локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом и (или) специальным самоходным подвижным составом, приостановления действия и аннулирования указанного свидетельства, а также требований к его оформлению и Формы свидетельства, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 22 августа 2019 г. № 273

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о машинисте-инструкторе локомотивных бригад Дирекции тяги, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 9 апреля 2018 г. № 707/р
2. Положение о машинисте-инструкторе локомотивных бригад Центральной дирекции мотор-вагонного подвижного состава – филиала ОАО «РЖД», утвержденное распоряжение ОАО «РЖД» от 27 января 2020 г. №143/р
3. Инструкция по организации эксплуатационной работы и обеспечению безопасности движения скоростного и высокоскоростного мотор-вагонного подвижного состава в Дирекции скоростного сообщения, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 5 апреля 2016 г. № 590р
4. Положение о стажировке работников Центральной дирекции управления движением, связанных с движением поездов и маневровой работой, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № ЦД-252/р
5. Порядок проезда в кабине управления локомотива, моторвагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава лиц, не входящих в состав локомотивной бригады или бригады специального самоходного подвижного состава, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 28 марта 2017 г. № 569р

п. 10 ПРОХОЖДЕНИЕ МЕДИЦИНСКИХ ОСМОТРОВ РАБОТНИКАМИ Ж.Д. ТРАНСПОРТА

ПРЕДРЕЙСОВЫЕ/ПРЕДСМЕННЫЕ МЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ РАБОТНИКОВ:

ЦЕЛЬ — ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРЕНСПОРТЕ

ЗАДАЧИ — ПРЕДОТВРАЩЕНИЕ ДОПУСКА К РЕЙСУ (СМЕНЕ) РАБОТНИКОВ В СЛЕДУЮЩИХ СЛУЧАЯХ

- наличия признаков нетрудоспособности (острых и (или) обострения хронических заболеваний)
- наличия психотравмирующих ситуаций и факторов, ухудшающих работоспособность
- наличия признаков употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных веществ

КАТЕГОРИЧЕСКИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДОПУСКАТЬ К РАБОТЕ, СВЯЗАННОЙ С ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ, ЛИЦ, ПРИЗНАННЫХ ВРАЧЕБНОЙ КОМИССИЕЙ НЕПРИГОДНЫМИ

МЕДИЦИНСКИЕ ОСМОТРЫ РАБОТНИКОВ

ПЕРИОДИЧЕСКИЕ

машинисты электровоза, машинисты тепловоза, машинисты электропоезда, работающие без помощников машинистов на поездной и маневровой работе;	ЕЖЕГОДНО
машинисты электропоезда и помощники машинистов электропоезда, обслуживающие скоростные (высокоскоростные) поезда, и механики рефрижераторных секций;	
работники, обеспечивающие движение поездов, в возрасте до 21 года;	
работники, обеспечивающие движение поездов, в возрасте 50 лет и старше	
другие работники группы машинистов, водителей и их помощников, работники, выполняющие диспетчерско-операторские и станционно-маневровые работы, обеспечивающие движение поездов, в возрасте до 50 лет, за некоторым исключением	1 раз в 2 года
другие работники, обеспечивающие движение поездов	1 раз в 3 года

ДОСРОЧНЫЕ

по решению врачебной комиссии в соответствии с ранее принятыми решениями об индивидуальных сроках допуска к должности (профессии)
в случаях выявления заболеваний, являющихся медицинскими противопоказаниями к работам, непосредственно связанным с движением проездов и маневровой работой
проводятся после проведения медико-социальной экспертизы

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 10 июня 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
2. Трудовой кодекс Российской Федерации
3. Порядок проведения обязательных предрейсовых или предсменных медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 января 2021 г. № 4
4. Порядок проведения обязательных предварительных (при поступлении на работу) и периодических (в течение трудовой деятельности) медицинских осмотров на железнодорожном транспорте, утвержденный приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 19 октября 2020 г. № 428
5. Порядок проведения обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров работников, предусмотренных частью четвертой статьи 213 трудового кодекса российской федерации, перечня медицинских противопоказаний к осуществлению работ с вредными и (или) опасными производственными факторами, а также работам, при выполнении которых проводятся обязательные предварительные и периодические медицинские осмотры, утвержденный приказом Минздрава России от 21 января 2021 г. № 29н

п. 11 АТТЕСТАЦИЯ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДОЛЖНЫ ПРОХОДИТЬ АТТЕСТАЦИЮ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩУЮ ПРОВЕРКУ ЗНАНИЙ

СВЕДЕНИЯ О ЛИЦАХ, ПОДЛЕЖАЩИХ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ АТТЕСТАЦИИ, РАБОТОДАТЕЛЬ ПРЕДСТАВЛЯЕТ ПРЕДСЕДАТЕЛЮ АТТЕСТАЦИОННОЙ КОМИССИИ
В 20-ДНЕВНЫЙ СРОК

С МОМЕНТА ВЫЯВЛЕНИЯ ОСНОВАНИЯ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ ВНЕОЧЕРЕДНОЙ АТТЕСТАЦИИ

ПЕРВИЧНАЯ АТТЕСТАЦИЯ

Первичная аттестация работников проводится не позднее одного месяца при приеме или переводе на работу, связанную с движением поездов и маневровой работой на железнодородных путях общего пользования

НЕ ПОЗДНЕЕ 1 МЕСЯЦА

ПЕРИОДИЧЕСКАЯ АТТЕСТАЦИЯ

Периодическая аттестация работников проводится с периодичностью один раз в пять лет. График проведения периодической аттестации утверждается работодателем ежегодно

1 РАЗ В 5 ЛЕТ

ВНЕОЧЕРЕДНАЯ АТТЕСТАЦИЯ РАБОТНИКОВ ПРОВОДИТСЯ В СЛУЧАЯХ:

- Ввода в действие новых или изменения действующих нормативных правовых актов в области безопасности железнодорожного транспорта
- Внедрения новых технических устройств (оборудования) или технологий
- Восстановления на работе
- Перевыва в работе более шести месяцев
- Нарушения безопасности движения вследствие несоблюдения требований правил технической эксплуатации железных дорог, инструкций по движению поездов, маневровой работе и сигнализации на железнодорожном транспорте, а также иных нормативных правовых актов федерального органа исполнительной власти в области железнодорожного транспорта

РАБОТНИКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, НЕ ПРОШЕДШИЕ АТТЕСТАЦИЮ, НЕ ДОПУСКАЮТСЯ К ВЫПОЛНЕНИЮ ОПРЕДЕЛЕННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ПУНКТЕ РАБОТ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 10 июня 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
2. Порядок и сроки проведения аттестации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, а также порядок формирования аттестационной комиссии, утвержденный приказом Минтранса России от 11 июля 2012 г. № 231
3. Порядок и сроки проведения аттестации работников железнодорожного транспорта, ответственных за погрузку, размещение, крепление грузов в вагонах, контейнерах и выгрузку грузов, а также порядок формирования аттестационных комиссий, утвержденный приказом Минтранса России от 18 февраля 2021 г. № 41

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о проведении аттестации работников ОАО «РЖД», производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. № 66р

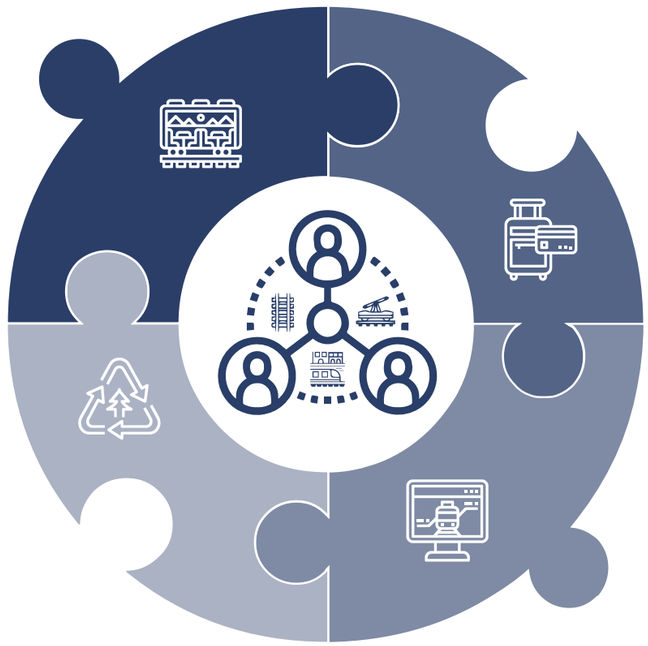
РАЗДЕЛ 3

ПТЭ

ОРГАНИЗАЦИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ СИСТЕМ, СООРУЖЕНИЙ, УСТРОЙСТВ И ОБЪЕКТОВ ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

п. 12, 13, 14 ОБЯЗАННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ СООРУЖЕНИЙ, УСТРОЙСТВ И ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

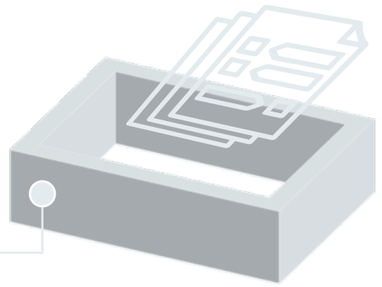
ВЛАДЕЛЬЦЫ ИНФРАСТРУКТУР, ПЕРЕВОЗЧИКИ, ГРУЗООТПРАВИТЕЛИ (ОТПРАВИТЕЛИ) И ДРУГИЕ УЧАСТНИКИ ПЕРЕВОЗОЧНОГО ПРОЦЕССА В ПРЕДЕЛАХ УСТАНОВЛЕННОЙ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ КОМПЕТЕНЦИИ ОБЕСПЕЧИВАЮТ :



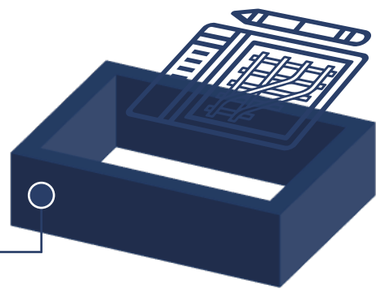
1. безопасные для жизни и здоровья пассажиров условия проезда
2. безопасность перевозок грузов, багажа и грузобагажа
3. безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта
4. экологическую безопасность

ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ

ремонтную и эксплуатационнуюдокументацию на железнодорожные пути, сооружения и устройства



масштабные и схематические планы железнодорожных станций, продольные профили всех главных, станционных железнодорожных путей и сортировочных горок, расположенных на принадлежащих им железнодорожных путях, в том числе железнодорожных путей необщего пользования, на которых обращаются его локомотивы



- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И РАСПОЛОЖЕННЫЕ НА НИХ СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ДОЛЖНЫ СОДЕРЖАТЬСЯ С СОБЛЮДЕНИЕМ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ.
- ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ, ЗАПОЛНЕНИЯ, ПЕРЕДАЧИ БЛАНКОВ И ДОКУМЕНТОВ, СВЯЗАННЫХ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ, ОБСЛУЖИВАНИЕМ, РЕМОНТОМ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ОРГАНИЗАЦИЕЙ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ, ИХ ХРАНЕНИЯ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ИНСТРУКТИВНЫМИ УКАЗАНИЯМИ О ВЕДЕНИИ УЧЕТНЫХ И ОТЧЕТНЫХ ФОРМ ПРИМЕНИТЕЛЬНО К КАЖДОМУ КОНКРЕТНОМУ ДОКУМЕНТУ.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте»
2. ТР ТС 001/2011 «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта»

п. 15 СОДЕРЖАНИЕ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В СООТВЕТСТВИИ С ДОПУСТИМЫМИ СКОРОСТЯМИ ДВИЖЕНИЯ

СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ДОПУСТИМАЯ — устанавливаемая с учетом технического состояния инфраструктуры железнодорожного транспорта, подвижного состава и не превышающая его конструкционную скорость

КОНСТРУКЦИОННАЯ — наибольшая скорость движения железнодорожного подвижного состава, заявленная в технической документации

НА МАЛОИНТЕНСИВНЫХ ЛИНИЯХ

5 млн. т.-км. брутто/км в год и менее ⟷ 8 пар поездов в сутки и менее

скорости движения поездов могут быть установлены экономически обоснованные для данного участка

НА УЧАСТКА С

- особо интенсивным движением поездов
- не оборудованных диспетчерской централизацией

ВОЖДЕНИЕ ПОЕЗДОВ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА ДОПУСКАЕТСЯ ПРИ НАЛИЧИИ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ

СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ КОНСТРУКЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ КОНКРЕТНЫХ УЧАСТКОВ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ ОАО «РЖД»

1 КОНСТРУКЦИЯ И СОСТОЯНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ДОЛЖНЫ ОБЕСПЕЧИВАТЬ

пропуск вагонов с допустимыми нормами, установленными на железнодорожных путях общего пользования:

- нормами погонных нагрузок
- предельно допустимых сил по воздействию на железнодорожный путь
- расчетных осевых нагрузок

2 пропуск железнодорожного подвижного состава, предназначенного для обслуживания железнодорожных путей необщего пользования

ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ПОГОННАЯ НАГРУЗКА — определяется прочностью мостов — 103 кН/м (10,5 тс/м)

ОСЕВАЯ НАГРУЗКА — определяется конструкцией и прочностью верхнего строения пути и скоростью движения поездов — 245 кН/м (25 тс)

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Постановление Правительства Российской Федерации от 27 марта 2018 г № 330 «Об утверждении критериев отнесения железнодорожных путей общего пользования к малоинтенсивным линиям (участкам)»

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 34530-2019. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения
2. СП 119.13330.2017 «Железные дороги колеи 1520 мм»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 8 ноября 2016 г. № 2240р
2. «Регламент по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2022 г № 3553/р»

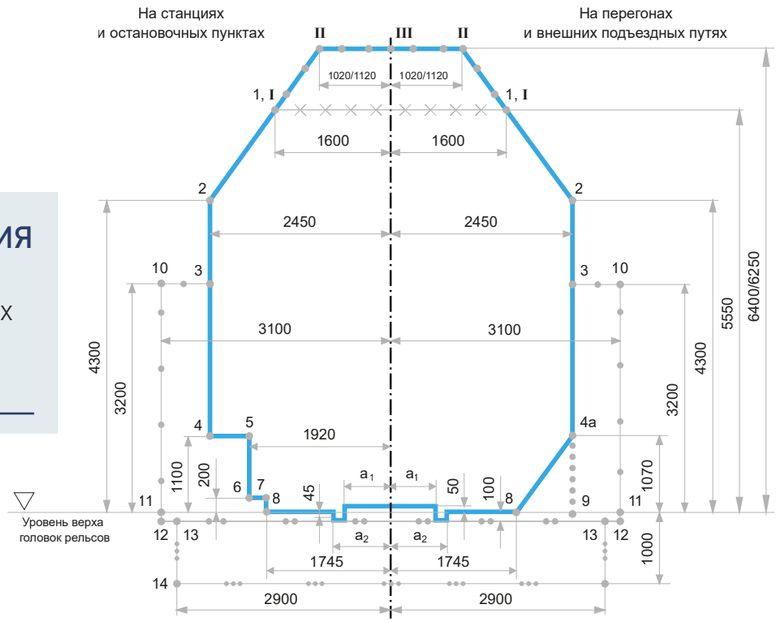
СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 9238-2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений

п. 16 ТРЕБОВАНИЯ К ГАБАРИТАМ ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ

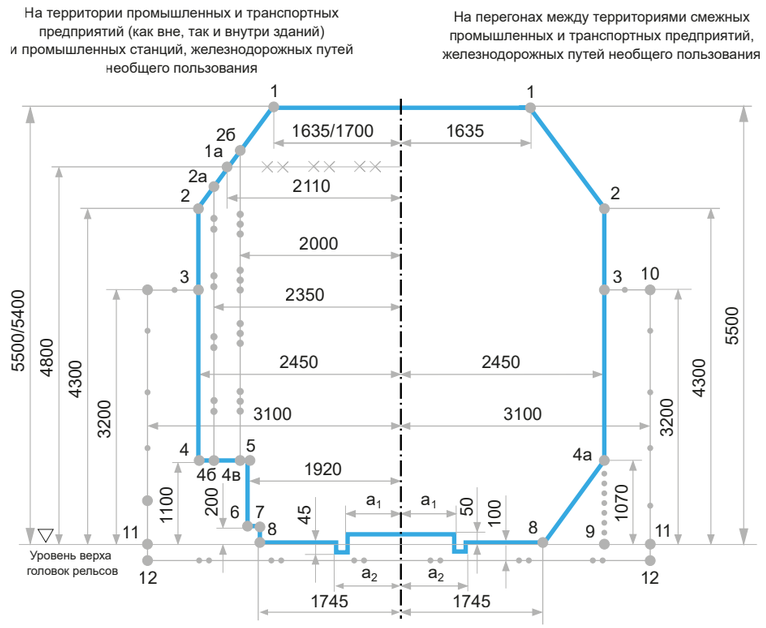
ГАБАРИТ ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ С

Используется на участках железных дорог общего пользования



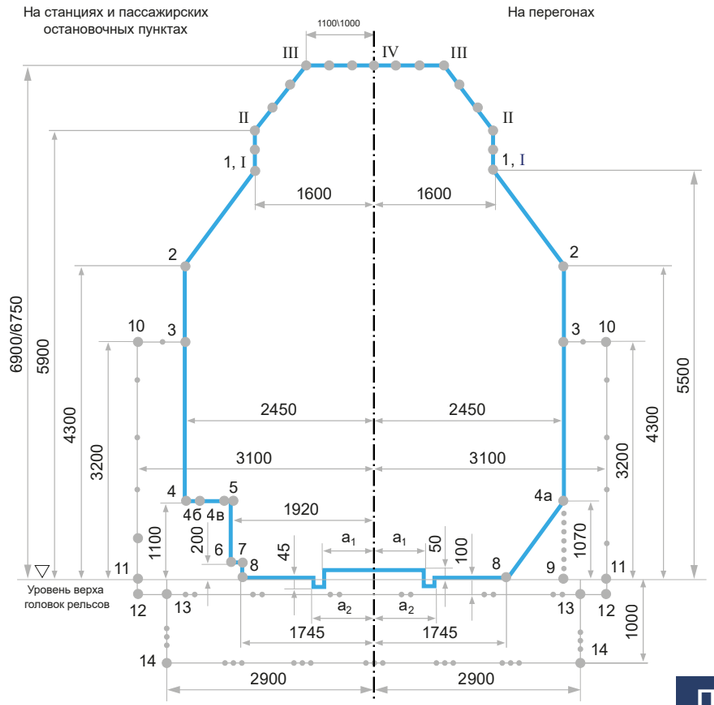
ГАБАРИТ ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ СП

Используется на участках железных дорог необщего пользования



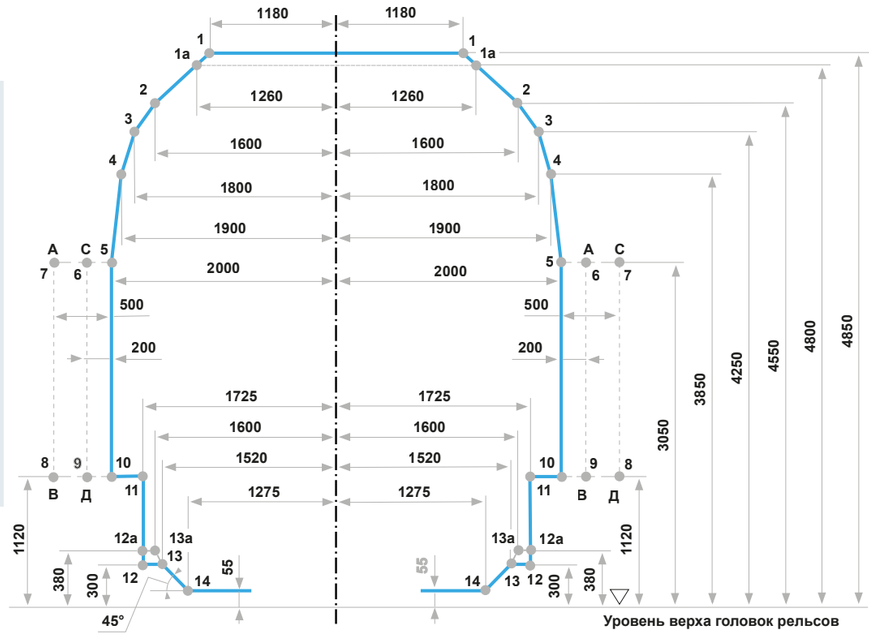
ГАБАРИТ ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ С250

Используется на участках железных дорог при скорости движении поездов от 200 до 250 км/ч включительно



ГАБАРИТ ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ 1-СМ

Используется на участках железных дорог колеи 1520 мм пограничных пунктов, на которых применение габарита приближения строений С экономически затруднено

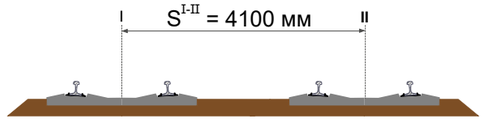


СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

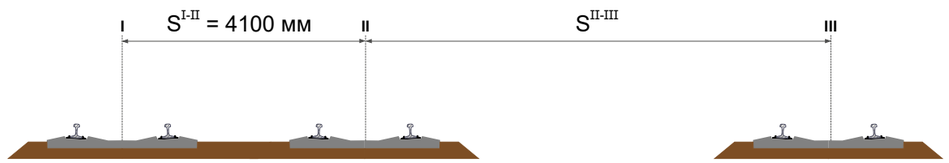
1. ГОСТ 9238-2013. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений;
2. СП 119.13330.2017. Свод правил. Железные дороги колеи 1520 мм

п. 17 ТРЕБОВАНИЯ К МЕЖДУПУТЬЯМ

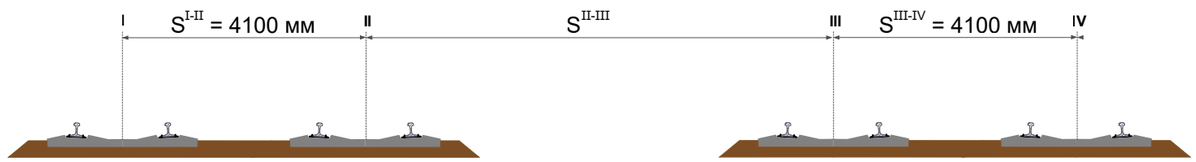
НА ПРЯМЫХ ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ ПЕРЕГОНОВ



НА ПРЯМЫХ ТРЕХПУТНЫХ УЧАСТКАХ ПЕРЕГОНОВ



НА ПРЯМЫХ ЧЕТЫРЕХПУТНЫХ УЧАСТКАХ ПЕРЕГОНОВ



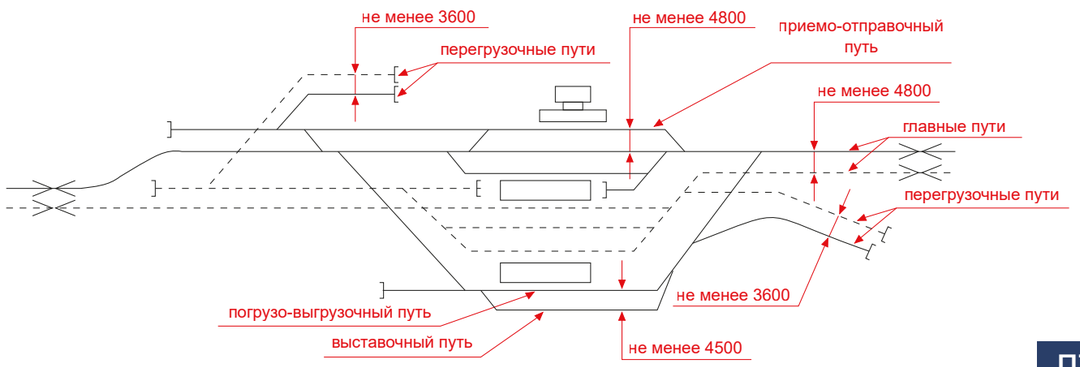
НА СТАНЦИИ:

- При проектировании:

На путях в прямых участках S ≥ 4800 мм;
На второстепенных путях в прямых участках S ≥ 4500 мм.

- До реконструкции:

На путях в прямых участках S ≥ 4100 мм.
На перегрузочных путях S ≥ 3600 мм.

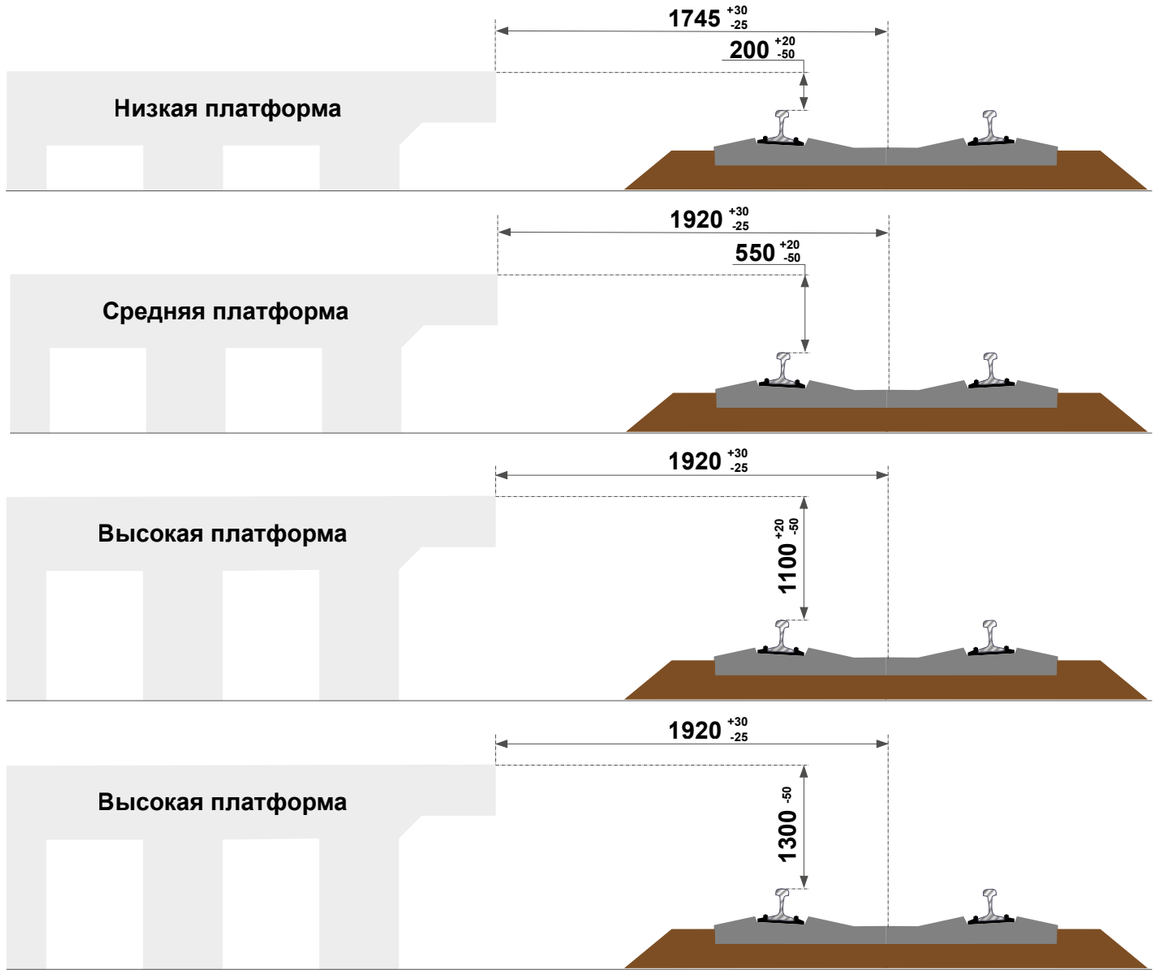


SII-III = не менее **10000 мм** – при скорости движения по любому из смежных путей **> 140 км/ч**
SII-III = не менее **8000 мм** – при скорости движения **≤ 140 км/ч**
SII-III = не менее **6000 мм** в трудных условиях – при скорости движения **< 90 км/ч**
SII-III = не менее **5000 мм** до реконструкции железнодорожной линии – при скорости движения **< 90 км/ч**

ВЕЛИЧИНЫ РАССТОЯНИЙ МЕЖДУ ДВУМЯ СМЕЖНЫМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПУТЯМИ, ПРИ КОТОРЫХ ДОПУСКАЕТСЯ ВЫПОЛНЯТЬ ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ ОПЕРАЦИИ

Трудовые операции	**Расстояние между двумя смежными железнодорожными путями, мм, при скоростях движения обрабатываемого состава V1 и состава на смежном пути V2 не более, км/ч**			
	V 1=0, V2= 0	V 1=0, V2= 60	V1= 60, V=2 0	V 1=60, V2= 60
Проход по междупутью при (для) выполнения технических операций	4500	4800	4800	-
Пропуск движущегося состава, вагонов	-	4500	4500	4750
Встреча с сигналом в руке движущегося поезда	-	-	4650	4800
Подача ручных сигналов при маневрах	4450	4650	4650	4800
Расцепка вагонов вручную (V1≤3 км/ч)	4370	4600	4600	4770
Общий осмотр, списывание номеров вагонов (V1≤25 км/ч)	4350	4550	4550	4800
Коммерческий осмотр и разметка вагонов	4480	4720	-	-
Устранение коммерческих неисправностей	4570	4800	-	-
Технический осмотр (обслуживание вагонов)	4490	4720	-	-
Безотцепочный ремонт вагонов	4585	4800	-	-
Снятие и навешивание сигнального диска на вагон	4350	4500	-	-
Укладка и снятие тормозных башмаков вручную	4350	4350	-	-
Укладка и снятие тормозных башмаков с помощью вилки (V1≤15 км/ч)	-	-	4700	4800
Проезд на подножках вагонов (V1≤25 км/ч)	-	-	4200	4300

п. 18, 19, 20 ТРЕБОВАНИЯ К ПЛАТФОРМАМ



ШАБЛОНЫ КТО ПРЕДНАЗНАЧЕНЫ ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЙ ГАБАРИТА НИЗКИХ, СРЕДНИХ И ВЫСОКИХ ПАССАЖИРСКИХ ПЛАТФОРМ (ВЫСОТЫ ПЛАТФОРМЫ ОТ УРОВНЯ ГОЛОВКИ РЕЛЬСА И РАССТОЯНИЯ ОТ ОСИ ПУТИ ДО КРАЯ ПЛАТФОРМЫ)

Модификации шаблонов КТО

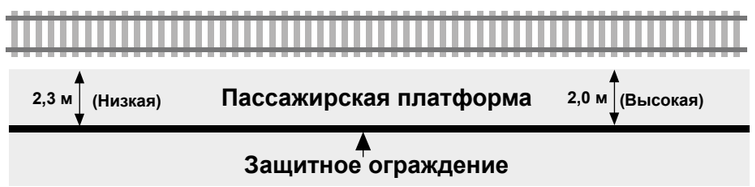
- КТО - 010.00.000 (диапазон измерений по шкале рейки от 120 до 560 мм)
- КТО - 011.00.000 (диапазон измерений по шкале рейки от 450 до 1500 мм)

КТО - 010.00.000
1 - каретка
2 - указатель
3 - рейка со шкалой
4 - основание
5 - уровень
6 - ручка
7 - винт

КТО - 011.00.000
1 - каретка
2 - указатель
3 - рейка со шкалой
4 - основание
5 - уровень
6 - ручка
7 - винт
8 - уголок

НА ВСМ ЗАЩИТНЫЕ ОГРАЖДЕНИЯ РАЗМЕЩАЮТСЯ НА РАССТОЯНИИ:

≥ 2 м от края высокой платформы
≥ 2,3 м от края низкой платформы



СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 9238-2013. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений
2. СП 119.13330.2017. Свод правил. Железные дороги колеи 1520 мм

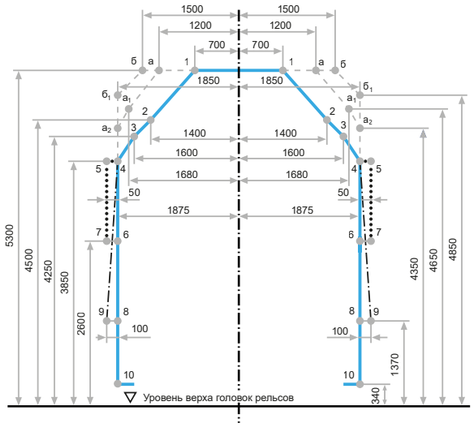
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Требований к ограждению железнодорожных путей для предупреждения несчастных случаев с гражданами, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 13 декабря 2010 г. № 2559р
2. Методика по организации и проведению замеров габаритов пассажирских платформ и других сооружений объектов пассажирской инфраструктуры, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 15 июня 2020 г. № 1266/р

п. 21 ТРЕБОВАНИЯ К ГАБАРИТАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

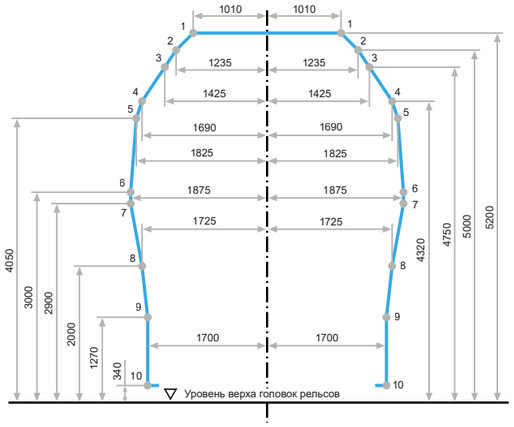
ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА Т

для подвижного состава, допускаемого в обращение по ж.д. путям общего и необщего пользования шириной колеи 1520 мм на электрифицированных железных дорогах и других участках, сооружения и устройства на которых отвечают требованиям габаритов приближения строений С и Сп



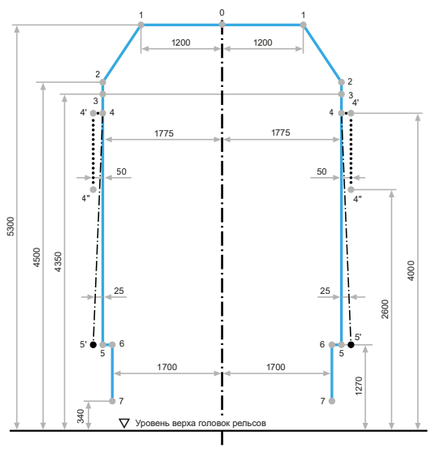
ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТЦ

для цистерн, вагонов-самосвалов и другого подвижного состава, допускаемого к обращению по железнодорожным путям общего и необщего пользования, сооружения и устройства на которых приведены к требованиям контрольного очертания



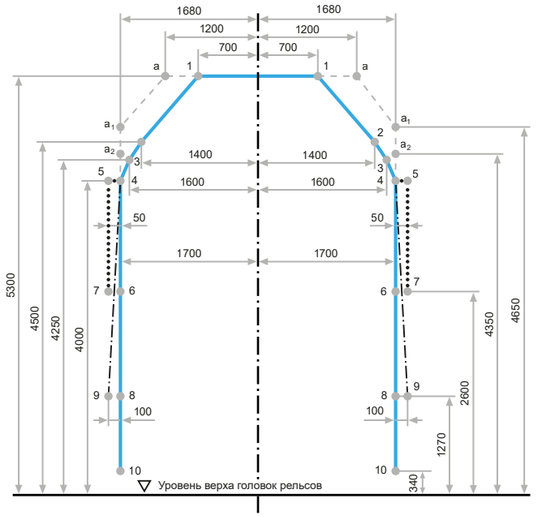
ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ТПР

для ж.д. подвижного состава, допускаемого к обращению на главных путях перегонов и станций, а также по другим ж.д. путям, сооружения устройства и междупутья которых приведены в соответствие с требованиями контрольного очертания или имеют технологическую негабаритность



ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА 1-Т

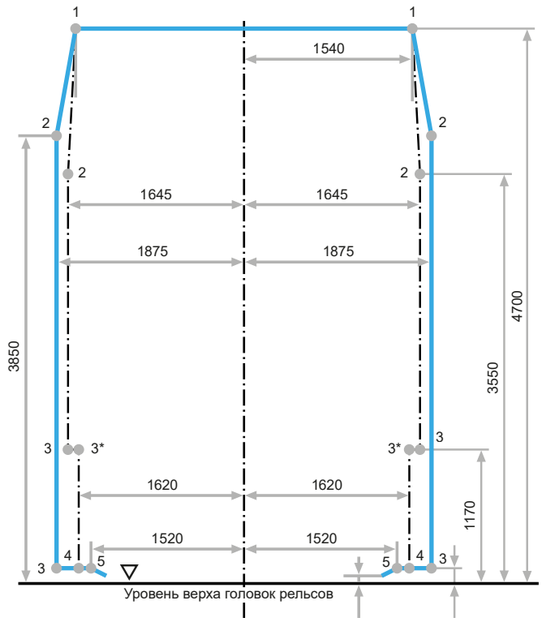
для ж.д. подвижного состава, допускаемого в обращение по всем железнодорожным путям общего и необщего пользования, внешним и внутренним путям промышленных и транспортных предприятий железных дорог государств - участников Содружества Независимых Государств (СНГ), а также Грузии и Латвии, Литвы, Эстонии



ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ГЦ / ГЦRU

ГЦ - для железнодорожного подвижного состава, установленный в качестве исходного для достижения совместимости габаритов в рамках трансъевропейской высокоскоростной железнодорожной системы

ГЦru - для железнодорожного подвижного состава для высокоскоростного движения на железных дорогах колеи 1520 мм, гармонизированный с габаритом трансъевропейской высокоскоростной железнодорожной системы



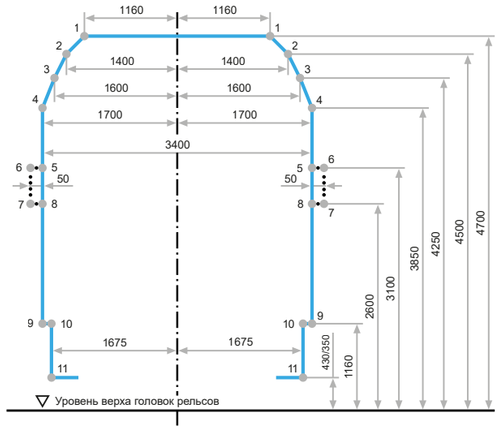
СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 9238-2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений

п. 21 ТРЕБОВАНИЯ К ГАБАРИТАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

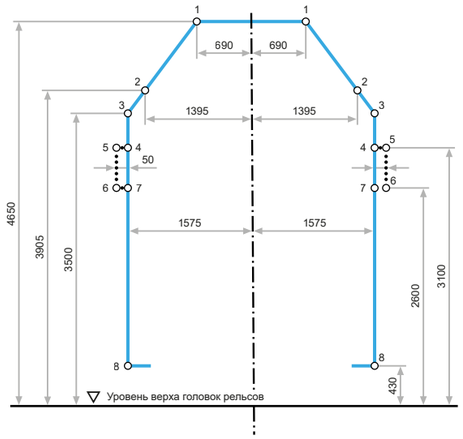
ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА 1-ВМ

для железнодорожного подвижного состава, допускаемого в обращение как по железнодорожным путям шириной колеи 1520 (1524) мм, так и шириной колеи 1435 мм, используемых для международных сообщений



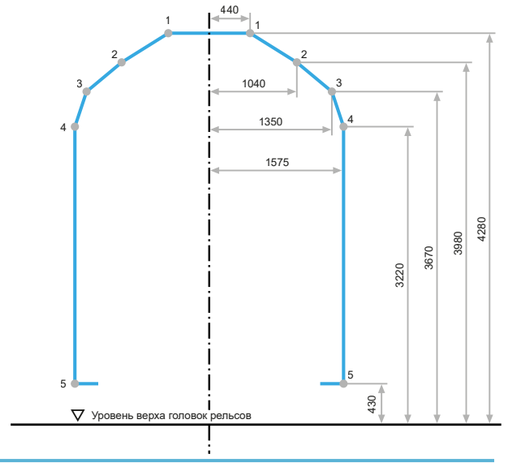
ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА 02-ВМ

для железнодорожного подвижного состава, допускаемого в обращение как по всей сети железных дорог колеи 1520 (1524) мм, так и по железным дорогам - членам ОСЖД колеи 1435 мм, за исключением отдельных участков



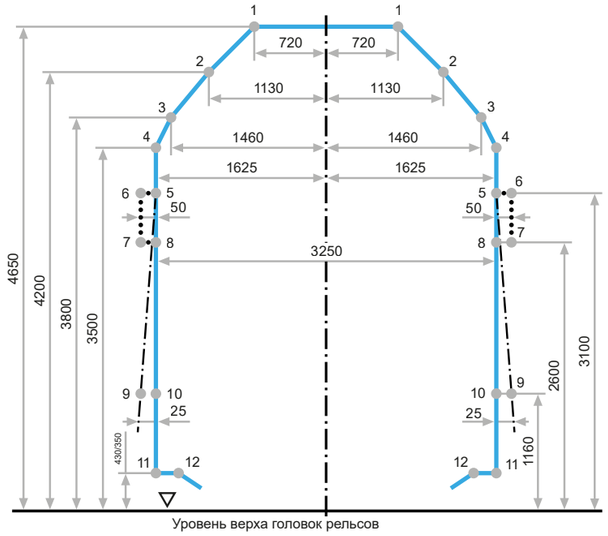
ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА 03-ВМst

для железнодорожного подвижного состава, допускаемого к обращению как по всей сети железных дорог колеи 1520 (1524) мм, так и по всем железным дорогам колеи 1435 мм европейских и азиатских стран



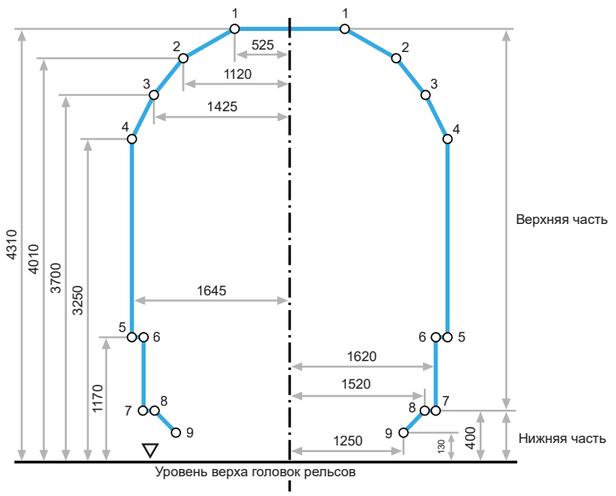
ГАБАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА 0-ВМ

для железнодорожного подвижного состава, допускаемого в обращение как по железным дорогам колеи 1520 (1524) мм, так и по линиям железных дорог - членов Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД) и Международного Союза железных дорог (МСЖД) колеи 1435 мм, с ограничениями только на отдельных участках



БАРИТ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА 03-ВМk

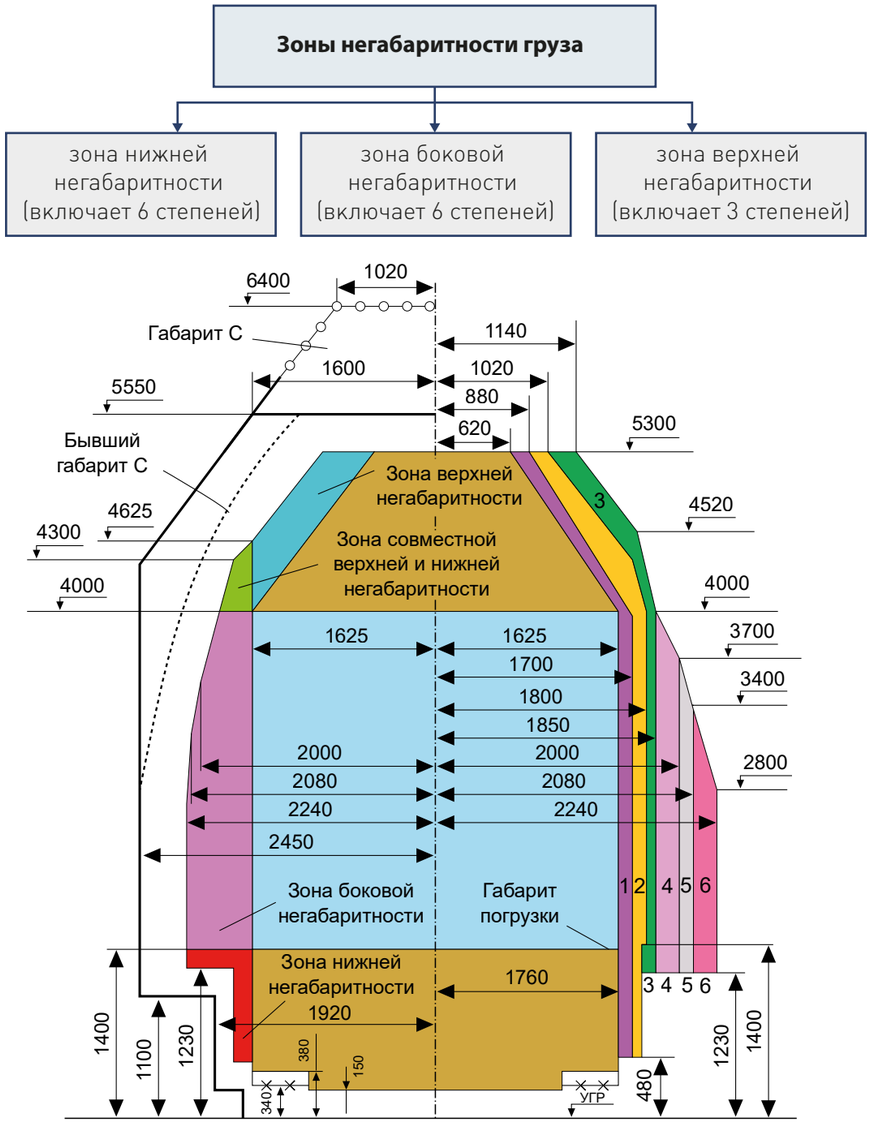
для железнодорожного подвижного состава, допускаемого к обращению по всей сети железных дорог колеи 1520 (1524) мм и по железным дорогам колеи 1435 мм европейских и азиатских стран



СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

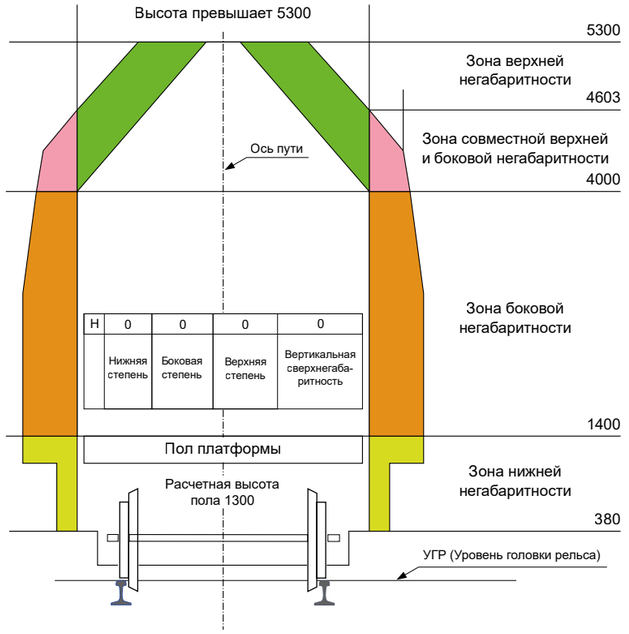
1. ГОСТ 9238-2013 Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений

п. 21, 22 ТРЕБОВАНИЯ К ГАБАРИТУ ПОГРУЗКИ



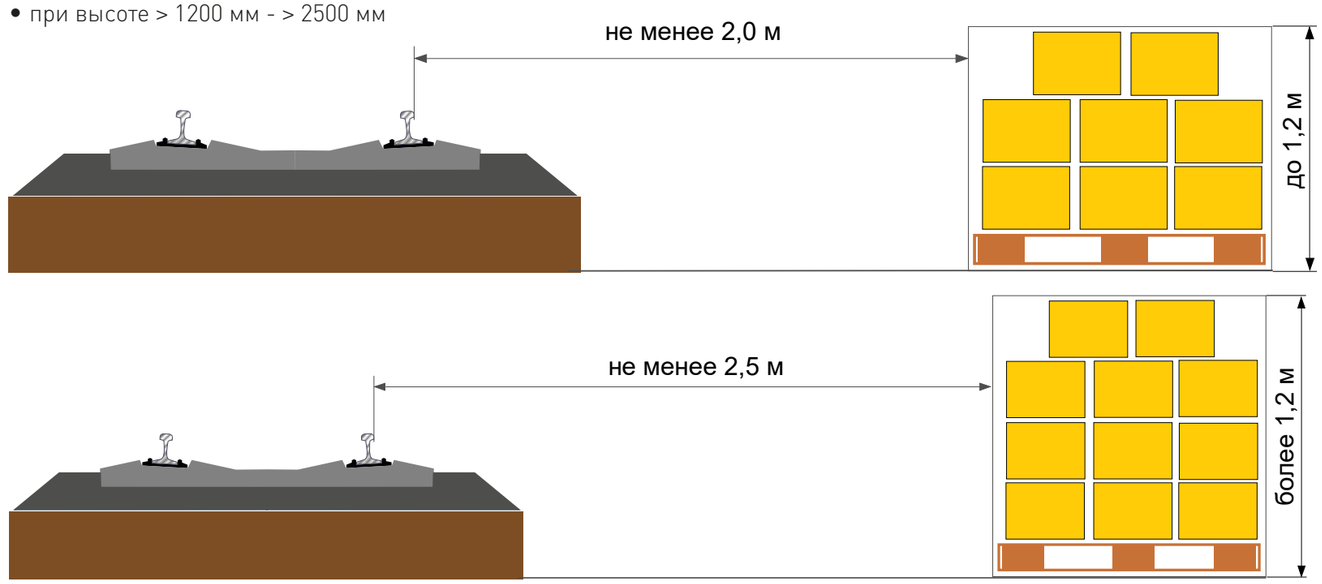
ОБОЗНАЧЕНИЯ В ИНДЕКСЕ НЕГАБАРИТНОСТИ:

1-й знак - всегда буква Н (негабаритность)
2-й знак - степень нижней негабаритности, может принимать значение от 1 до 6
3 -й знак - степень боковой негабаритности, может принимать значение от 1 до 6
4 -й знак - степень верхней негабаритности, может принимать значение от 1 до 3
5 -й знак - вертикальная сверхнегабаритность. Сверхнегабаритность в любой зоне указывается цифрой «8».



ГРУЗЫ (КРОМЕ БАЛЛАСТА, ВЫГРУЖАЕМОГО ДЛЯ ПУТЕВЫХ РАБОТ) ДОЛЖНЫ НАХОДИТЬСЯ ОТ НАРУЖНОЙ ГРАНИ ГОЛОВКИ КРАЙНЕГО РЕЛЬСА:

- при высоте ≤ 1200 мм - > 2000 мм
- при высоте > 1200 мм - > 2500 мм



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Технические условия размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, утвержденные приказом МПС России от 27 мая 2003 г. № ЦМ-943

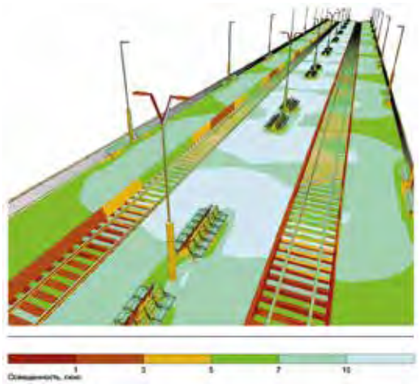
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила технического содержания контактной сети, питающих линий, отсасывающих линий, шунтирующих линий и линий электропередачи, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 18 августа 2021 г. № 1812р

п. 23-28 ПУТЕВОЕ РАЗВИТИЕ И ТЕХНИЧЕСКОЕ ОСНАЩЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

Железнодорожные станции Оборудуются

- железнодорожной электросвязью (технологической электросвязью)
- автоматизированными системами управления
- информационно-вычислительной сетью инфраструктуры
- устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов
- устройствами централизованного ограждения составов поездов, проходящих техническое обслуживание, осмотр и ремонт вагонов



ОСВЕЩЕНИЕ:

Осуществляется в целях обеспечения безопасности движения поездов и маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойной и безопасной работы обслуживающего персонала, охраны грузов, багажа и грузобагажа.

Сортировочные Устройства

- **горочные** сортировочные горки повышенной, большой, средней и малой мощности
- **негорочные** вытяжные пути со стрелочными горловинами на уклоне
- **вытяжные пути и стрелочные горловины на горизонтальной площадке**

КЛАССИФИКАЦИЯ СОРТИРОВОЧНЫХ ГОРОК В ЗАВИСИМОСТИ ОТ РАСЧЕТНОГО СУТОЧНОГО ОБЪЕМА ПЕРЕРАБОТКИ ВАГОНОВ

Основные характеристики	Сортировочные горки			
	Повышенной мощности ГПМ	Большой мощности ГБМ	Средней мощности ГСМ	Малой мощности ГММ
Объем перерарботки, вагонов в сутки	5500 и более	3500-5500	1500-3500	250-1500
Число путей:				
Сортировочных	Более 40	30-40	17-29	4-16
Надвижных	Не менее 3	2 и более	2	1
Спускных	2-3	2	1-2	1
Обходных	2	2	1-2	1
Число тормозных позиций:				
На спускной части	2	2	2	1
На подгорочных путях	1-2	1	1	1
Расчетная скорость роспуска м/с	1,7	1,7	1,4	0,8-1,2

Вагонные весы и иные устройства автоматического выявления непригодных в коммерческом отношении ваго-нов и поездов могут устанавливаться в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Технические средства коммерческого осмотра, установленные на железнодорожных путях общего пользова-ния, должны быть подключены к автоматизированным системам (в случае если это предусмотрено конструкци-ей) владельца инфраструктуры с целью организации передачи и хранения информации в базе данных, а именно:

- вагонные весы
- автоматизированные системы коммерческого осмотра поездов и вагонов
- посты автоматизированного приема и диагностики подвижного состава на сортировочных станциях

Электронные вагонные весы

Автоматизированная система коммерческого осмотра поездов и вагонов (АСКО ПВ)

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 30 декабря 2009г. № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

2. ГОСТ Р 54984-2012 Нормы освещенности зданий, сооружений и устройств установлены
3. Свод правил СП 119. 13330.2017. Железные дороги колеи 1520 мм
4. Свод правил СП 225.1326000.2014. Станционные здания, сооружения и устройства
5. ГОСТ 9238-2013. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

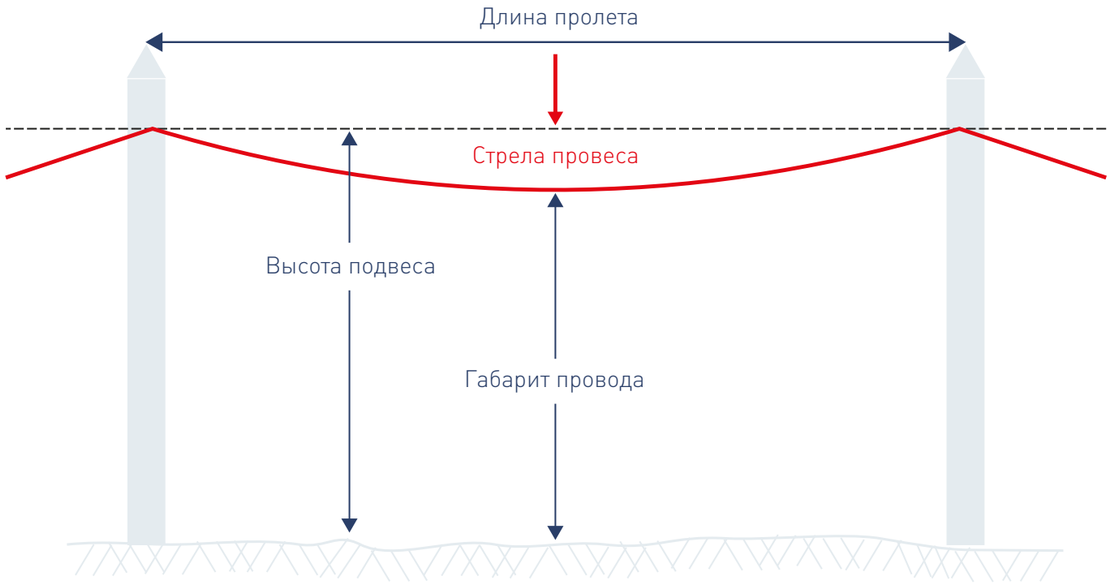
1. Инструкция по эксплуатации и техническому обслуживанию систем коммерческого осмотра вагонов в поездах, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 4 апреля 2011 г. № 697р
2. Инструкция по эксплуатации, метрологическому обслуживанию и ремонту вагонных, автомобильных, товарных весов и весоповерочного оборудования ОАО «РЖД» от 28.08.2012 № 1706р
3. Регламент взаимодействия между причастными структурными подразделениями по вопросам содержания, ремонта, обслуживания и эксплуатации технических средств хозяйства грузовой и коммерческой работы от 13.06.2017 № 1114р

п. 29, 30 ТРЕБОВАНИЯ К ПРОКЛАДКЕ КАБЕЛЬНЫХ ЛИНИЙ СВЯЗИ И СИСТЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

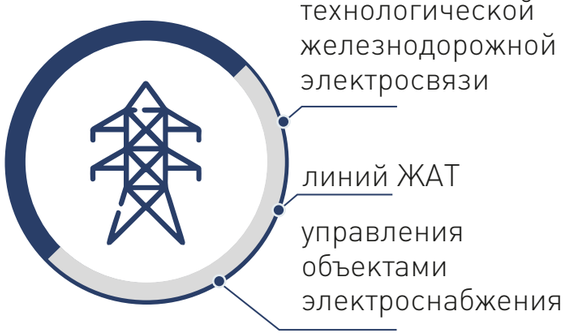
ЛИНИИ ЖАТ И ДРУГИЕ ЛИНИИ, ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ НАПРЯЖЕНИЕМ ВЫШЕ 1000 В, ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИИ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ВЫПОЛНЯЮТСЯ ТОЛЬКО В КАБЕЛЬНОМ ИСПОЛНЕНИИ

ДО РЕКОНСТРУКЦИИ ДОПУСКАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ СВЯЗИ ПРИ МАКСИМАЛЬНОЙ СТРЕЛЕ ПРОВЕСА НА ВЫСОТЕ НЕ МЕНЕЕ:

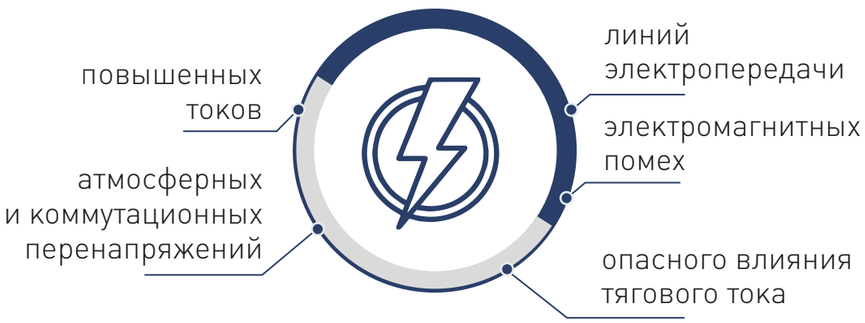
- **2,5 м** – от земли в ненаселенной местности;
- **3 м** – от земли в населенной местности;
- **5,5 м** – от полотна пересекаемых автомобильных дорог;
- **7,5 м** – от верха головки рельса пересекаемых неэлектрифицированных железнодорожных путей.



СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА



ЗАЩИЩАЮТСЯ ОТ



УСТРОЙСТВАМИ ЗАЩИТЫ С ПАРАМЕТРАМИ СООТВЕТСТВУЮЩИМИ

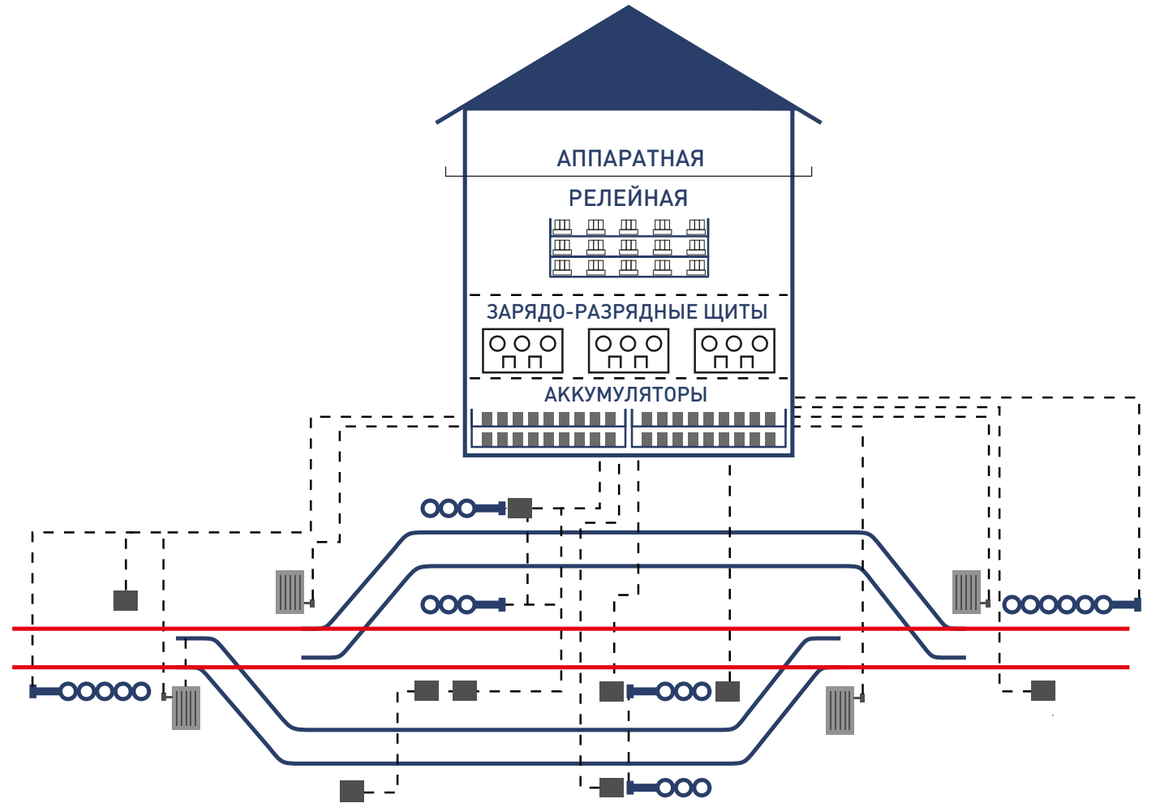
СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 33888-2016. Электросвязь железнодорожная Прокладка кабельных линий связи в границах железнодорожной полосы отвода Требования и методы контроля.
2. ГОСТ Р 58232-2018. Объекты железнодорожной инфраструктуры. Комплексная защита от атмосферных и коммутационных перенапряжений. Общие требования.

п. 32, 33 ТРЕБОВАНИЯ К СЛУЖЕБНЫМ ПОМЕЩЕНИЯМ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

В СЛУЖЕБНЫХ ПОМЕЩЕНИЯХ ДСП РАЗМЕЩАЕТСЯ
НЕ ТОЛЬКО ОБОРУДОВАНИЕ,
НЕОБХОДИМОЕ ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИЕЙ,
НО И ДРУГИЕ УСТРОЙСТВА,
НЕОБХОДИМЫЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ РАБОТЫ УСТРОЙСТВ ЖАТ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ И Т.Д.

ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ ОБОРУДУЕТ ПОМЕЩЕНИЯ СТАНЦИОННЫХ ПОСТОВ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ И СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ
СИГНАЛЬНЫМИ ПРИБОРАМИ,
ИНСТРУМЕНТАМИ И МАТЕРИАЛАМИ.
СТРЕЛОЧНЫЕ ПОСТЫ ДОПОЛНИТЕЛЬНО К УКАЗАННЫМ УСТРОЙСТВАМ ОБОРУДУЮТСЯ ТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗЬЮ



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила размещения в служебных помещениях дежурных по железнодорожным станциям оборудования и аппаратуры не связанных с их непосредственной работой, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 30 августа 2011 г. № 1893р.

п. 34, 35 ТРЕБОВАНИЯ К ОБЪЕКТАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ

ПОМЕЩЕНИЯ, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ УСЛУГАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ЗАНИМАТЬ ДЛЯ ДРУГИХ ЦЕЛЕЙ

ПЕШЕХОДНЫЕ ПЕРЕХОДЫ В ОДНОМ УРОВНЕ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ ПУТЯМИ ОБОРУДУЮТСЯ ПЕШЕХОДНЫМИ НАСТИЛАМИ, УКАЗАТЕЛЯМИ И ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫМИ НАДПИСЯМИ. ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ОПРЕДЕЛЯЕТ ПЕРЕЧЕНЬ ПЕШЕХОДНЫХ ПЕРЕХОДОВ, КОТОРЫЕ ДОПОЛНИТЕЛЬНО К УКАЗАННЫМ УСТРОЙСТВАМ ОБОРУДУЮТСЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ.

п. 39, 40 РАЗМЕЩЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ

ВЛАДЕЛЬЦЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТ НАЛИЧИЕ НЕОБХОДИМОГО И ДОСТАТОЧНОГО КОЛИЧЕСТВА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ СИЛ И СРЕДСТВ, СРЕДСТВ ПОЖАРОТУШЕНИЯ И ДРУГИХ СРЕДСТВ ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ РАБОТ ПО ПРЕДУПРЕЖДЕНИЮ И ЛИКВИДАЦИИ ПОСЛЕДСТВИЙ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ДЛЯ СТОЯНКИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, АВТОМОТРИС И ДРЕЗИН, ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ВЕДЕНИЯ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ, ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЗАНИМАТЬ ДРУГИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации»
2. Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
3. Порядка действий участников перевозочного процесса на железнодорожном транспорте при возникновении чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, утвержденный приказом Минтранса России от 26 июня 2008 г. № 94

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. СП 227.1326000.2014 «Пересечения железнодорожных линий с линиями транспорта и инженерными сетями», утвержденных приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 г. № 333

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила эксплуатации и содержания восстановительных поездов ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 28 августа 2018 г. № 1897/р

РАЗДЕЛ 4

ОБСЛУЖИВАНИЕ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

п. 41 - 44 ТРЕБОВАНИЯ К СОДЕРЖАНИЮ, ПОРЯДКУ ПРОВЕДЕНИЯ РЕМОНТНЫХ РАБОТ И ОСМОТРОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Владелец инфраструктуры обязан содержать все элементы сооружений и устройств инфраструктуры в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов, требования по охране труда, промышленной и транспортной безопасности, санитарно-эпидемиологических норм в соответствии с проектной, ремонтной или эксплуатационной документацией

Порядок организации и выполнения работ, связанных с эксплуатацией сооружений и устройств инфраструктуры общего и необщего пользования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры на основании проектной, ремонтной или эксплуатационной документации

Периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок сооружений и устройств инфраструктуры определяются локальными нормативными актами владельца инфраструктуры

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

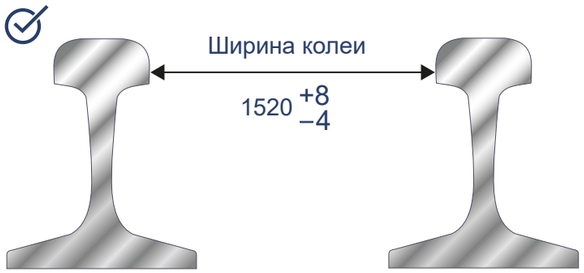
1. Инструкция по технической эксплуатации устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки механизированных и автоматизированных сортировочных горок, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 30 января 2019 г. № 154/р;
2. Положение о содержании и проведении планово-предупредительного ремонта объектов инфраструктуры пассажирского комплекса ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1978/р;
3. Порядок планирования, учета и контроля выполнения работ в хозяйстве автоматики и телемеханики, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 13 января 2020 г № 20/р;
4. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2185/р;
5. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2015 г. № 3168р;
6. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р
7. Положение об организации и проведении в ОАО «РЖД» комиссионных осмотров железнодорожных станций, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 6 августа 2019 г. № 1718/р;
8. Положение о проведении генерального весеннего и осеннего осмотров железнодорожного пути и сооружений, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 5 сентября 2019 г. № 1961р;
9. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2015 г. № 3168р;
10. Правила содержания тяговых подстанций, трансформаторных подстанций и линейных устройств системы тягового электроснабжения, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 5 августа 2016 г. № 1587р;
11. Правила технического содержания контактной сети, питающих линий, отсасывающих линий, шунтирующих линий и линий электропередачи, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 18 августа 2021 г. № 1812/р;1
12. Правила реализации в холдинге «РЖД» системных мер, направленных на обеспечение безопасности движения поездов, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 30 сентября 2016 г. № 2006р;
13. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р
14. Правила назначения ремонтов железнодорожного пути, утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2021 г. № 2888/р;
15. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи ОАО «Российские железные дороги», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2185/р

РАЗДЕЛ 5

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

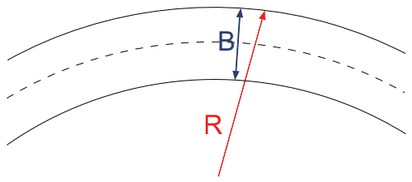
п. 45 ШИРИНА КОЛЕИ

НОМИНАЛЬНАЯ ШИРИНА КОЛЕИ:

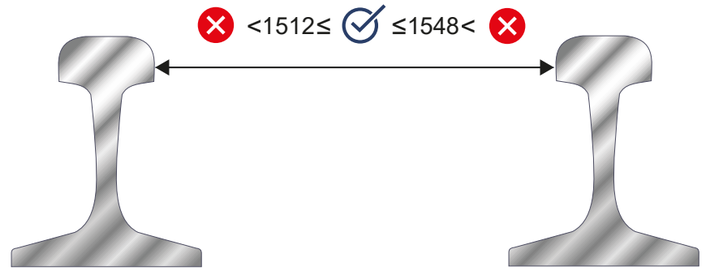


* допуски -4 +8 применяются для прямых и кривых участков пути

НОМИНАЛЬНАЯ ШИРИНА КОЛЕИ В КРИВЫХ:



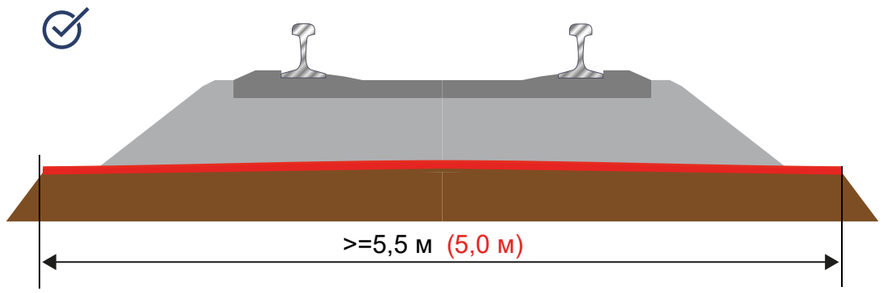
	$R_{кр}$, м	B, м
Новые линии	≥350	1520
	300-349	1530
	<300	1535
До реконструкции	≥650	1520-1524
	450-649	1530
	350-449	1535
	<350	1540
На путях необщего пользования с деревянными шпалами	≥350	1520-1524

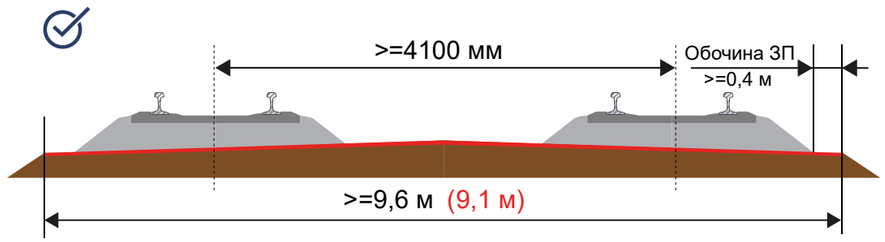


* для шпал Ш1-2, произведенных до 1996 года <1510 мм

п. 46 ШИРИНА ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

ШИРИНА ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА:

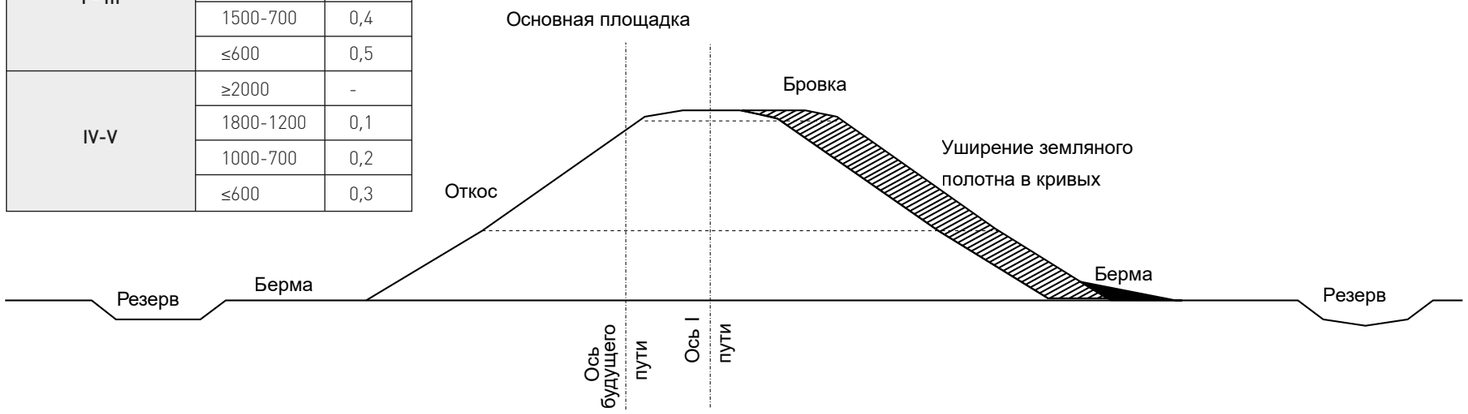




Обычные грунты (Скальные грунты)

В кривых участках пути земляное полотно уширяется в наружную сторону на величину $b_{кр}$

Категория линии	$R_{кр}$, м	$b_{кр}$, м
I - III	≥3000	0,2
	2500-1800	0,3
	1500-700	0,4
	≤600	0,5
IV-V	≥2000	-
	1800-1200	0,1
	1000-700	0,2
	≤600	0,3



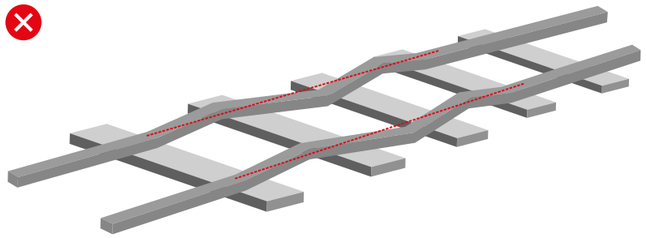
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по оценке состояния рельсовой колеи путеизмерительными средствами и мерам по обеспечению безопасности движения поездов, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 февраля 2020 г. № 436/р

п. 47 НОРМЫ СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ

НОРМЫ СОДЕРЖАНИЯ:

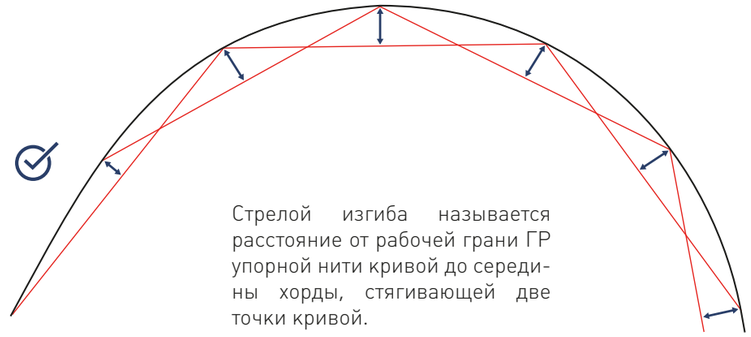
- отступления по уровню и перекосам <50 мм
- просадки <45 мм



- разность смежных стрел, измеряемых от середины хорды длиной 20 м
  - длина неровности 10-20 м <65 мм
  - длина неровности 20-40 м <90 мм
  - в т.ч. путей необщего пользования <100 мм

ЗАКРЫТИЕ ДВИЖЕНИЯ:

горизонтальные и вертикальные ступеньки в стыках >5 мм



Стрелой изгиба называется расстояние от рабочей грани ГР упорной нити кривой до середины хорды, стягивающей две точки кривой.

п. 48 ВОЗВЫШЕНИЕ РЕЛЬСА h

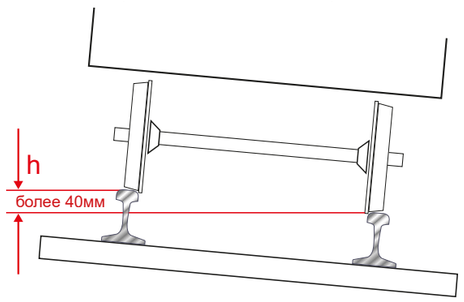
НОРМЫ СОДЕРЖАНИЯ:

- на прямых участках ≤ 6 мм
- на кривых участках ≤ 150 мм
- на стрелочных переводах ≤ 75 мм

На перегонах многопутных линий головки рельсов всех путей, расположенных на общем земляном полотне, должны устраиваться на одном уровне.

ЗАКРЫТИЕ ДВИЖЕНИЯ:

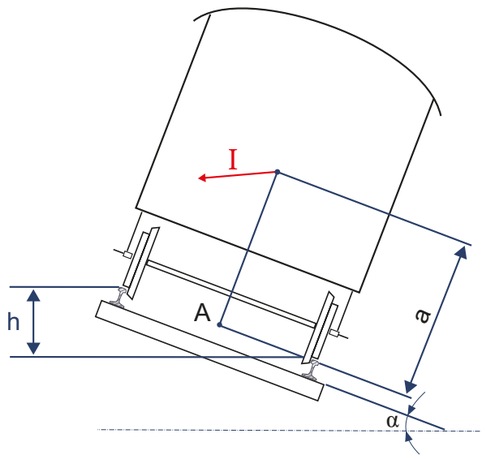
Закрытие движения: понижение наружной нити по отношению к внутренней на закрестовинных и переводных кривых > 40 мм



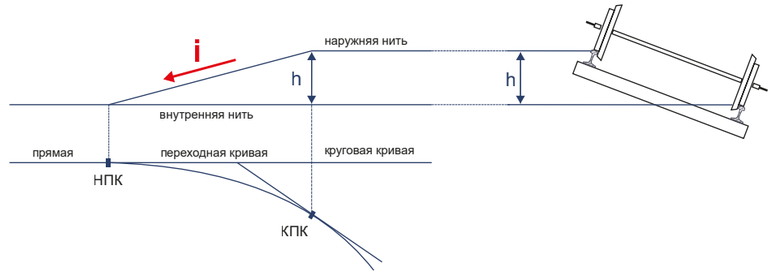
ВЕЛИЧИНА НЕПОГАШЕННОГО УСКОРЕНИЯ I:

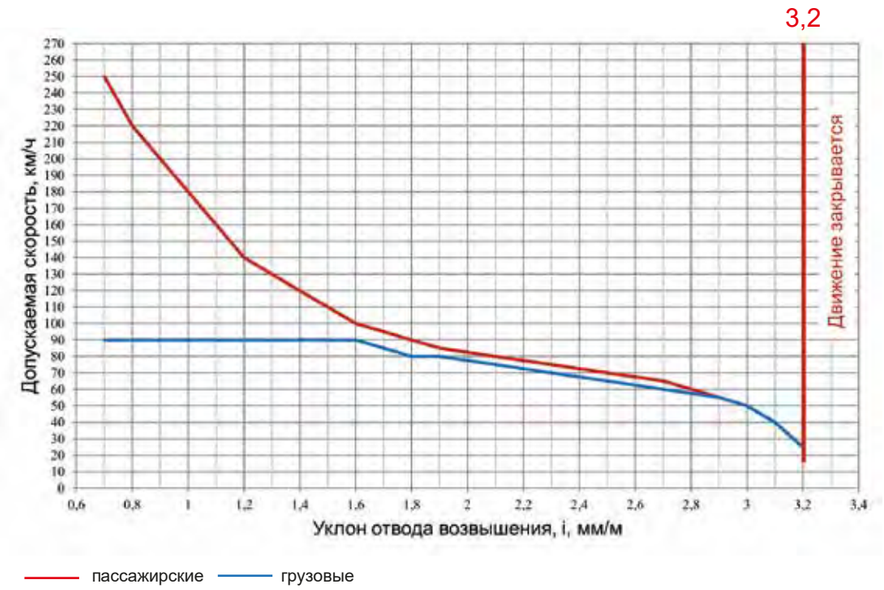
- при опрокидывании наружу кривой R=650 м ≤ 0,7 м/с²
- при опрокидывании внутрь кривой R=300 м ≤ 0,9 м/с²

Скорость изменения величины непогашенного ускорения не должна превышать 0,6 м/с3.



ОТВОД ВОЗВЫШЕНИЯ РЕЛЬСА





ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по оценке состояния рельсовой колеи путеизмерительными средствами и мерам по обеспечению безопасности движения поездов, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 февраля 2020 г. № 436/р
2. Инструкция, определяющая единый порядок устройства и содержания кривых участков пути на стадиях проектирования и эксплуатации с целью минимизации расстройств и износов верхнего строения пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 24.01.2022 № 131/р
3. Руководство по определению возвышения наружного рельса в кривых на основе двухуровневой системы скоростей, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 20.12.2021 № 2897/р
4. Порядок определения допустимых скоростей движения поездов, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 20.12.2021 № 2897/р
5. Порядок установления двухуровневой системы определения разрешенных скоростей движения, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 20.12.2021 № 2897/р

п. 49 ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ МОСТЫ

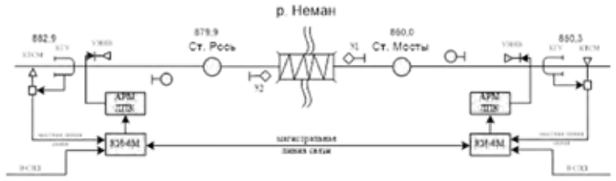
КАТЕГОРИИ МОСТОВ ПО ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ:

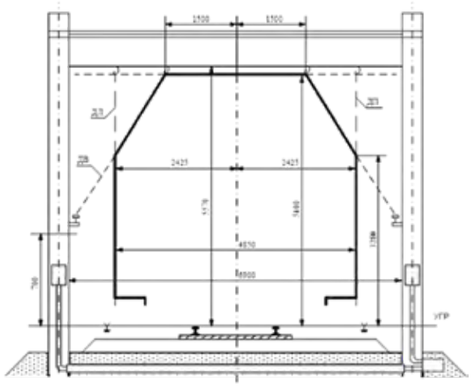
Категории	Мосты
I	Рассчитанные под нагрузку С14 при отсутствии неисправностей, снижающих их грузоподъемность, обеспечивающие обращение поездов с локомотивами и вагонами, имеющими погонную нагрузку до 137,29 кН/м пути (14,0 тс/м пути) включительно при нагрузке от осей локомотивов и вагонов на рельсы до 343,23 кН (35 тс).
II	Обеспечивающие обращение поездов с локомотивами и вагонами, имеющими погонную нагрузку до 102,97 кН/м пути (10,5 тс/м пути) включительно при нагрузке от осей локомотивов и вагонов на рельсы до 294,2 кН (30 тс), а также допускающие пропуск транспортеров грузоподъемностью до 300 т со скоростью не более 40 км/ч и со скоростью не более 25 км/ч при их грузоподъемности 301 – 500 т
III	Обеспечивающие обращение поездов с локомотивами и вагонами, имеющими погонную нагрузку до 92,48 кН/м пути (9,43 тс/м пути) включительно при нагрузке от осей локомотивов и вагонов на рельсы до 264,78 кН (27 тс), а также допускающие пропуск транспортеров грузоподъемностью до 300 т со скоростью не более 25 км/ч и со скоростью не более 15 км/ч при их грузоподъемности 301 – 500 т
IV	Обеспечивающие обращение поездов с локомотивами и вагонами, имеющими погонную нагрузку до 80,41 кН/м пути (8,2 тс/м пути) при нагрузке от осей локомотива и вагонов на рельсы до 264,78 кН (27 тс), а также допускающие пропуск транспортеров грузоподъемностью до 300 т включительно со скоростью не более 15 км/ч
V	Все остальные мосты, не обеспечивающие пропуск нагрузок, указанных для I – IV категории. Условия пропуска подвижного состава по таким мостам определяются расчетными методами в соответствии с указаниями раздела 4 Руководства по пропуску подвижного состава по железнодорожным мостам.

Мосты и тоннели:

- ограждаются контрольно-габаритными устройствами
- оборудуют оповестительной сигнализацией
- оборудуют заградительными светофорами

КОНТРОЛЬНО-ГАБАРИТНЫЕ УСТРОЙСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ МОСТАХ:





п. 50 ДИАГНОСТИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА КОНТРОЛЯ СОСТОЯНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ И СООРУЖЕНИЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

- Для измерения геометрических параметров рельсовой колеи в путевом хозяйстве применяются путевые шаблоны, путеизмерительные тележки, путеизмерительные вагоны.
- Для наблюдений за состоянием земляного полотна применяются георадары, вагоны инженерно-геологического обследования или лаборатории инженерно-геологического обследования.
- Для обнаружения скрытых дефектов рельсов применяются дефектоскопы различных типов, различающиеся принципом действия, методом проверки и конструктивным исполнением.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

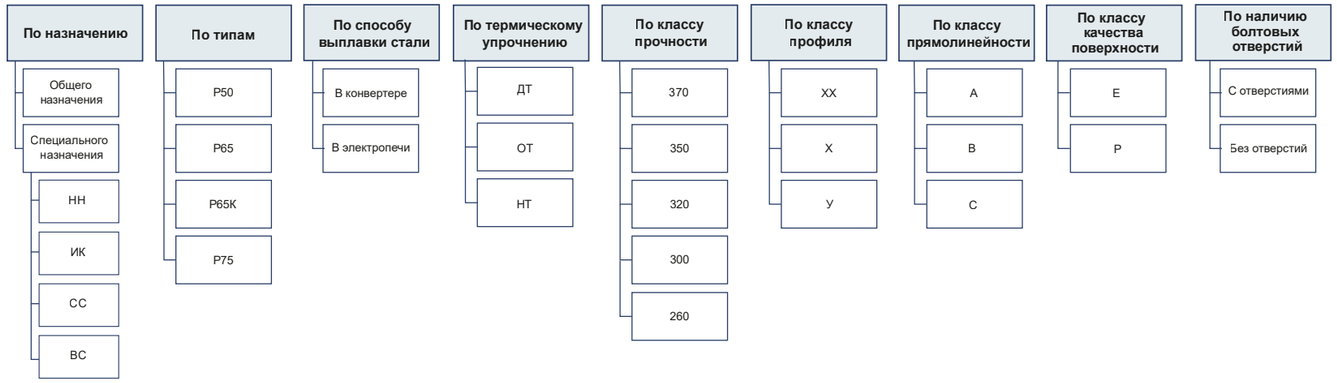
1. Руководство по определению грузоподъемности железобетонных пролетных строений железнодорожных мостов ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением от 10 февраля 2021 г. № 249р
2. Руководство по определению грузоподъемности металлических пролетных строений железнодорожных мостов ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 10 февраля 2021 г. № 250/р
3. Положение о порядке контроля состояния главных и станционных путей путеизмерительными средствами, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 7 апреля 2017 г. № 678/р
4. Инструкция по оценке состояния рельсовой колеи путеизмерительными средствами и мерам по обеспечению безопасности движения поездов, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 февраля 2020 г. № 436/р
5. Положение о системе неразрушающего контроля рельсов и эксплуатации средств рельсовой дефектоскопии в путевом хозяйстве железных дорог ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 26 июля 2017 г. № 1471/р
6. Распоряжение ОАО «РЖД» от 3 апреля 2021 г. № ЦДИ-283/р «О совершенствовании порядка контроля и оценки состояния верхнего строения пути на основе данных, получаемых по результатам работы автоматизированных систем видеонаблюдения, установленных на мобильных средствах диагностики».
7. Инструкция по диагностике и мониторингу технического состояния искусственных сооружений, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 25 марта 2022 г. № 754р

п. 51 РЕЛЬСЫ: ТИПЫ И МАРКИРОВКА

Рельсы и стрелочные переводы на железнодорожных путях общего пользования и железнодорожных путях необщего пользования по мощности и состоянию должны соответствовать условиям их эксплуатации (грузонапряженности, осевым нагрузкам и скоростям движения поездов).

Тип рельсов обозначают буквой «Р» и двузначным числом, соответствующим значению массы в килограммах одного метра рельса: **Р50, Р65, Р75**.

Пример условного обозначения рельса типа **Р65**, категории **НТ260**, из стали марки **Э76Ф**, длиной **12,5 м**, класса профиля **Y**, класса прямолинейности **В**, класса качества поверхности **Р**, без болтовых отверстий, изготовленного по ГОСТ Р 51685-2013:



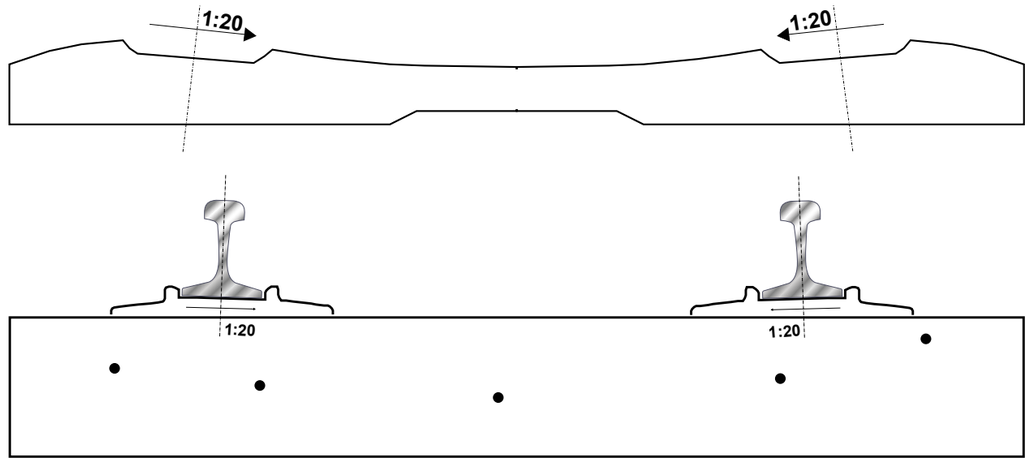
Обозначение категории	Характеристика категории рельсов
ДТ400ИК	Дифференцированно термоупрочненные, высокой износостойкости и контактной выносливости
ДТ370ИК	Дифференцированно термоупрочненные с прокатного/отдельного нагрева повышенной износостойкости и контактной выносливости
ОТ370ИК	Объемно термоупрочненные повышенной износостойкости и контактной выносливости
ДТ370ВС	Дифференцированно термоупрочненные, повышенной твердости, для высокоскоростного пассажирского движения
ДТ370СС	Дифференцированно термоупрочненные, повышенной твердости, для скоростного совмещенного пассажирского и грузового движения
ДТ370НН	Дифференцированно термоупрочненные, повышенной твердости, низкотемпературной надежности
ДТ370	Дифференцированно термоупрочненные, повышенной твердости, общего назначения
ДТ350ВС	Дифференцированно термоупрочненные с прокатного/отдельного нагрева для высокоскоростного пассажирского движения
ДТ350СС	Дифференцированно термоупрочненные с прокатного/отдельного нагрева для скоростного совмещенного движения
ОТ350СС	Объемно термоупрочненные для скоростного совмещенного движения
ДТ350НН	Дифференцированно термоупрочненные с прокатного/отдельного нагрева низкотемпературной надежности
ОТ350НН	Объемно термоупрочненные низкотемпературной надежности
ДТ350	Дифференцированно термоупрочненные с прокатного/отдельного нагрева общего назначения
ОТ350	Объемно термоупрочненные общего назначения
НТ320ВС	Нетермоупрочненные для высокоскоростного пассажирского движения
НТ320	Нетермоупрочненные высокой прочности общего назначения
НТ300	Нетермоупрочненные повышенной прочности общего назначения
НТ260	Нетермоупрочненные обычной прочности общего назначения

Рельс Р65 НТ260 Э76Ф 12,5 Y В Р 0 ГОСТ Р 51685-2013

- Тип рельса
- Категория рельса
- Марка стали
- Длина рельса
- Класс точности профиля
- Класс прямолинейности
- Класс качества поверхности
- Наличие болтовых отверстий
- Обозначение настоящего стандарта (с указанием года его утверждения)

РЕЛЬСЫ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ С УКЛОНОМ ВНУТРЬ РЕЛЬСОВОЙ КОЛЕИ:

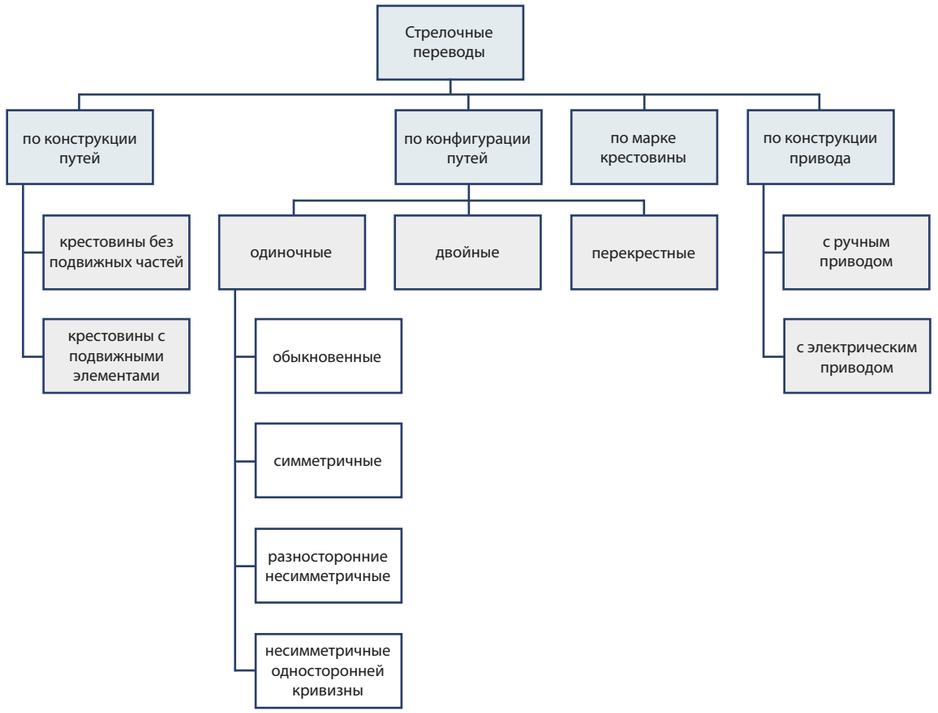
- Подуклонка рельсов: 1/20
- Подуклонка рельсов: <1/60, >1/12
- Подуклонка рельсов в кривых при возвышении рельса >85 мм: <1/30, >1/12



СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 51685-2013 Рельсы железнодорожные. Общие технические условия.

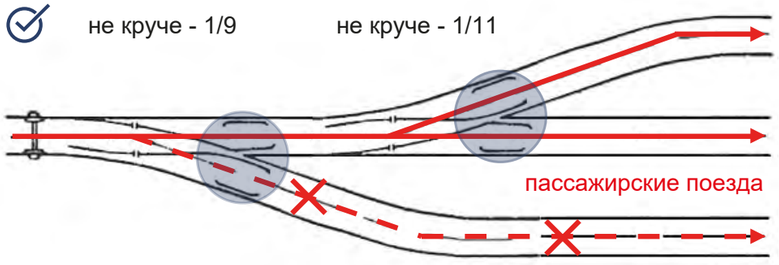
п. 52 МАРКИ КРЕСТОВИН СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ



- на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, по которым происходит движение пассажирских поездов, - не круче 1/11
- на перекрестных переводах и одиночных, являющихся продолжением перекрестных, - не круче 1/9
- стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, допускаются крестовины марки не круче 1/9
- на приемо-отправочных железнодорожных путях грузового движения – не круче 1/9, симметричных крестовин - не круче 1/6
- на прочих железнодорожных путях - не круче 1/8, симметричных крестовин – не круче 1/4,5

не круче - 1/9

не круче - 1/9 не круче - 1/11



не круче: приемо-отправочные - 1/6

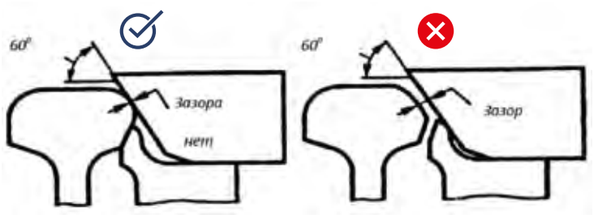
МАРКИ КРЕСТОВИН СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

- на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях - не круче 1/9, симметричных крестовин - не круче 1/6;
- на прочих железнодорожных путях - не круче 1/7, симметричных крестовин - не круче 1/4,5;
- на подгорочных железнодорожных путях - не круче 1/9, симметричных – не круче 1/6.

ВЗАИМНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОСТРЯКОВ И РАМНЫХ РЕЛЬСОВ

Измерение шаблоном КОР производится в контрольных точках в острие остряка на расстоянии:

- (450 ±10) мм от него для стрелок марки 1/22
- (350 ±10) мм для стрелок марки 1/18
- (200 ± 10) мм - для обыкновенных и симметричных стрелок марок 1/11 и 1/9
- (120 ±10) мм - для симметричных стрелок марки 1/6 и перекрестных переводов марки 1/9



Зазор между подошвой остряка, подвижного сердечника и подушкой стрелочного башмака более 10 мм на двух и более брусьях в пределах участка прилегания к рамному рельсу (усовику)

Наличие просвета между рабочей гранью упорных накладок и шейкой остряка, подвижного сердечника более 10 мм на двух и более накладках

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

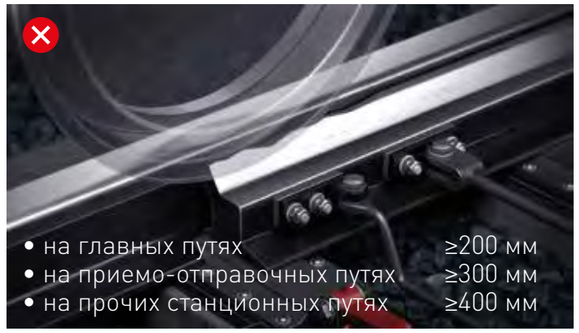
1. Классификатор дефектов и повреждений элементов стрелочных переводов, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 27 сентября 2019 г. № 2143/р
2. Положение о профильной шлифовке остряков стрелочных переводов, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 7 июля 2020 г. № 1444/р

п. 53 НЕИСПРАВНОСТИ СТРЕЛОЧНОГО ПЕРЕВОДА

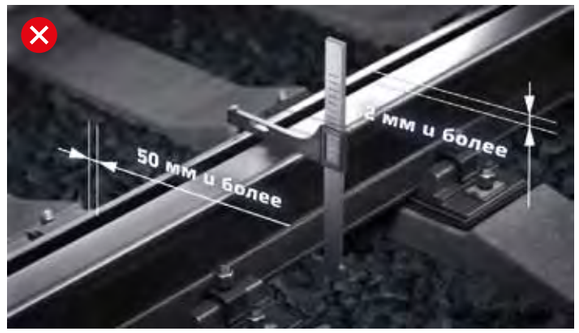
Разъединение стрелочных остряков и подвижных Сердечников крестовин с тягами

Отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на ≥4 мм, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины — в острие сердечника

Выкрашивание остряка или
Подвижного сердечника:
1) в противошерстном направлении при глубине >3 мм
2) в пошерстном направлении при выкрашивании остряка в сечении
0-20 мм, глубиной >12 мм



Понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика



Расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контрельса <1472 мм
Расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика >1435 мм

Излом остряка, рамного рельса, крестовины

Разрыв одного контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р;
2. Положение о профильной шлифовке остряков стрелочных переводов, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 7 июля 2020 г. № 1444/р;
3. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2015 г. № 3168р;
4. Распоряжение ОАО «РЖД» от 21 сентября 2020 г. № ЦДИ-1755 «Промеры геометрических параметров электронными шаблонами и осмотры стрелочного перевода типа Р65 марки 1/11, 1/9, 1/6».

п. 54 ПОРЯДОК ПРОПУСКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПО ДЕФЕКТНЫМ И ОСТРОДЕФЕКТНЫМ РЕЛЬСАМ

ДЕФЕКТЫ РЕЛЬСОВ:

5 7 . 3

ГРУППА ДЕФЕКТОВ ПО МЕСТУ ПОЯВЛЕНИЯ

- 1 - трещины и выкрашивания металла на поверхности катания головки рельса
- 2 - поперечные трещины в головке рельса
- 3 - продольные трещины в головке рельса и в зоне перехода головки в шейку в стыке
- 4 - пластические деформации (смятие), вертикальный, боковой и неравномерный износ головки рельса (длинные волны и короткие волны-рифли)
- 5 - дефекты и повреждения шейки рельса
- 6 - дефекты и повреждения подошвы рельса
- 7 - изломы рельса по всему сечению
- 8 - изгибы рельса в вертикальной и горизонтальной плоскостях
- 9 - прочие дефекты и повреждения рельса

ТИП ДЕФЕКТА С УЧЕТОМ ОСНОВНОЙ ПРИЧИНЫ ЕГО ЗАРОЖДЕНИЯ И РАЗВИТИЯ

- 0 - связанные с нарушениями технологии изготовления
- 1 - зависящие от недостаточно высокого металлургического качества рельсовой стали и недостаточной прочности рельсового металла, приведшие к отказам рельсов после окончания срока гарантии
- 2 - зависящие от недостаточно высокого металлургического качества рельсовой стали и недостаточной прочности рельсового металла, приведшие к отказам рельсов в пределах срока гарантии
- 3 - в зоне болтовых стыков, связанные с повышенным динамическим воздействием колёс на путь, с нарушением требований инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути, с нарушениями технологии обработки болтовых отверстий и торцов рельсов
- 4 - связанные с ненормативным специфическим воздействием подвижного состава на рельсы и условиями эксплуатации рельсов
- 5 - полученные в результате ненормативных механических воздействий на рельсы
- 6 - в зоне сварных стыков, связанные с недостатками и нарушениями технологии сварки рельсов и обработки сварных стыков, приведшие к отказам рельсов после окончания срока гарантии
- 7 - в зоне сварных стыков, связанные с недостатками и нарушениями технологии сварки рельсов и обработки сварных стыков, приведшие к отказам рельсов в пределах срока гарантии
- 8 - связанные с недостатками и нарушениями технологии наплавки рельсов, приварки рельсовых соединителей и др.
- 9 - вызванные коррозионной усталостью, контроленепригодностью рельсов, и изломы без усталостных трещин

МЕСТО РАСПОЛОЖЕНИЯ ДЕФЕКТА

- 0 - по всей длине рельса
- 1 - в болтовом стыке на расстоянии 750 мм и менее от торца рельса
- 2 - вне болтового стыка на расстоянии более 750 мм от торца рельса
- 3 - в сварном стыке, полученном электроконтактной сваркой
- 4 - в сварном стыке, полученном алюминотермитной сваркой

ПОРЯДОК ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ ПО ОСТРОДЕФЕКТНЫМ РЕЛЬСАМ:

С трещинами без полного излома	≤15 км/ч
По рельсам типов Р75 и Р65 с трещинами, не выходящими на поверхность	≤25 км/ч
По рельсам с поперечным изломом или выколом части головки	⊗ запрещается

После сверления отверстий и постановки на поврежденное место рельса типа Р65 или Р75 стыковых шестидырных накладок на четыре болта так, чтобы середина накладки совмещалась с дефектом, поезда пропускаются **с установленной скоростью**.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция «Дефекты рельсов. Классификация, каталог, и параметры дефектных и остродефектных рельсов», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 23 октября 2014 г. № 2499р
2. Классификатор дефектов и повреждений элементов стрелочных переводов, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 27 сентября 2019 г. № 2143
3. Инструкция по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2544р
4. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р.

п. 55, 56 СТРЕЛОЧНЫЕ КОНТРОЛЬНЫЕ ЗАМКИ И СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

СТРЕЛОЧНЫМИ КОНТРОЛЬНЫМИ ЗАМКАМИ ОБОРУДУЮТСЯ СТРЕЛКИ НЕЦЕНТРАЛИЗОВАННЫЕ:

- расположенные на железнодорожных путях, по которым производится прием и отправление поездов
- охранные стрелки
- ведущие на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами класса 1
- ведущие на железнодорожные пути стоянки восстановительных и пожарных поездов
- ведущие в предохранительные и улавливающие тупики
- примыканий железнодорожных путей необщего пользования к главным и приемо-отправочным железнодорожным путям общего пользования

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (кроме расположенных на горочных и сортировочных железнодорожных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, оборудуются приспособлениями для возможности запирания их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать (не допуская отставания на 4 мм и более) плотное прилегание остряка к рамному рельсу, подвижного сердечника крестовины к усовику.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

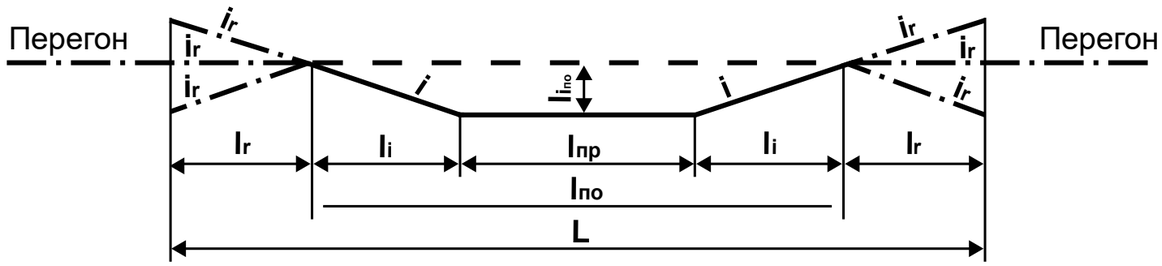
1. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р.

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РФ ПРИМЕНЯЮТСЯ ТОЛЬКО ТИПОВЫЕ СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ.

ОСВЕЩАЕМЫМИ УКАЗАТЕЛЯМИ ОБОРУДУЮТСЯ БОЛЕЕ ОТВЕТСТВЕННЫЕ СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ, РАСПОЛОЖЕННЫЕ НА МАРШРУТАХ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, НА ПУТЯХ ПРОИЗВОДСТВА МАНЁВРОВ И Т.П.

п. 57 ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ СТАНЦИОННЫХ ПУТЕЙ

ДЛЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ САМОПРОИЗВОЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ИЛИ СОСТАВОВ БЕЗ ЛОКОМОТИВА ЗА ПРЕДЕЛЫ ПОЛЕЗНОЙ ДЛИНЫ ПУТЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, РАЗЪЕЗДАХ И ОБГОННЫХ ПУНКТАХ ПРОДОЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ ВНОВЬ ПОСТРОЕННЫХ И РЕКОНСТРУИРОВАННЫХ ПРИЕМООТПРАВОЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ, НА КОТОРЫХ ПРЕДУСМАТРИВАЮТСЯ ОТЦЕПКА ЛОКОМОТИВОВ ОТ ВАГОНОВ И ПРОИЗВОДСТВО МАНЕВРОВЫХ ОПЕРАЦИЙ, ПРОЕКТИРУЕТСЯ ВОГНУТОГО (ЯМООБРАЗНОГО) ОЧЕРТАНИЯ С ОДИНАКОВЫМИ ОТМЕТКАМИ ВЫСОТ ПО КОНЦАМ ПОЛЕЗНОЙ ДЛИНЫ ПУТЕЙ.



ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ САМОПРОИЗВОЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ВАГОНОВ НА ДРУГИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ И МАРШРУТЫ ПРИЕМА, СЛЕДОВАНИЯ И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ В НЕОБХОДИМЫХ СЛУЧАЯХ ПРЕДУСМАТРИВАЕТСЯ УСТРОЙСТВО:

а) предохранительных тупиков
б) охранных стрелок
в) сбрасывающих башмаков
г) стрелочных сбрасывающих остряков
д) сбрасывающих стрелок
е) стационарных устройств для закрепления вагонов

а)

б)

в)

г)

д)

е)

ЕСЛИ УКЛОН СТАНЦИОННОЙ ПЛОЩАДКИ РАЗДЕЛЬНОГО ПУНКТА ПРЕВЫШАЕТ 2,5‰, СЛЕДУЕТ ПРЕДУСМАТРИВАТЬ УСЛОВИЕ ТРОГАНИЯ СОСТАВА С МЕСТА:

$$i_{тр} \le \frac{F_{ктр}}{P + Q} - \omega_{кр} - \omega_{стр} - \omega_{тр}$$

$F_{ктр}$ - касательная сила тяги при трогании, тс;
P - масса локомотива, т;
Q - масса поезда, т;
$\omega_{кр}$ - удельное сопротивление кривых;
$\omega_{стр}$ - удельное сопротивление стрелок;
$\omega_{тр}$ - удельное сопротивление трогания состава с места.

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. СП 225.1326000.2014 Станционные здания, сооружения и устройства, утвержденный приказом Минтранса России № 331 от 2 декабря 2014 г

п. 59 - 61 ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ. ПЕРЕЕЗДЫ

ВЛАДЕЛЬЦЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ОБЯЗАНЫ:

- оборудовать железнодорожные переезды устройствами, предназначенными для обеспечения безопасности движения железнодорожного транспорта, транспортных средств и других участников дорожного движения
- содержать участки автомобильных дорог, расположенные в границах железнодорожных переездов (до шлагбаума или при отсутствии шлагбаума на расстоянии 10 м от ближайшего рельса по пути следования), в соответствии с требованиями, установленными законодательством Российской Федерации о железнодорожном транспорте

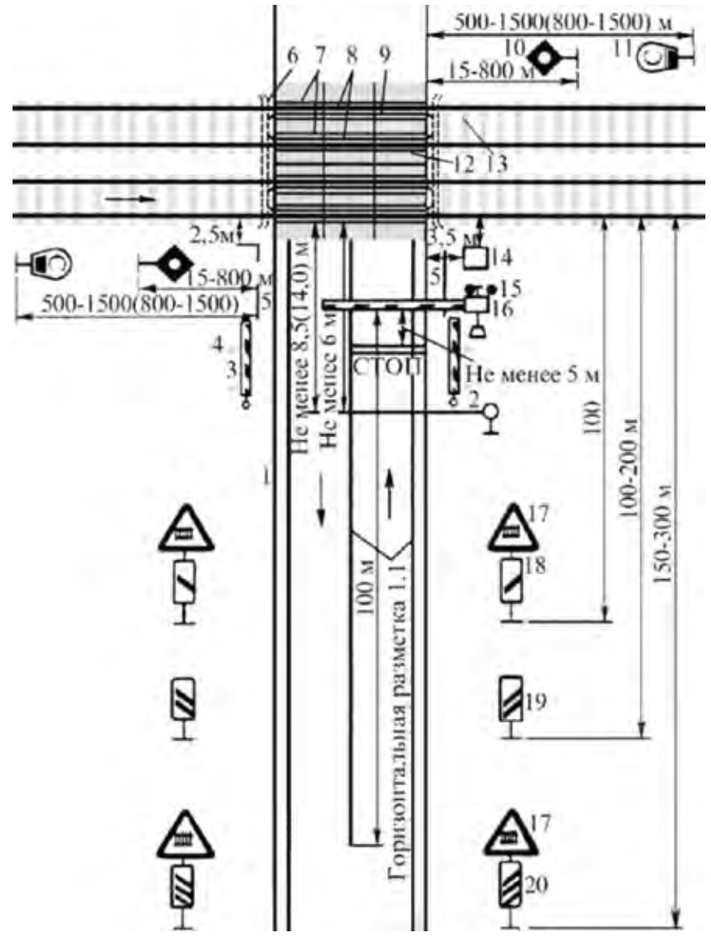
ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕЕЗДАХ МОГУТ ПРИМЕНЯТЬСЯ УСТРОЙСТВА:

а) автоматическая светофорная переездная сигнализация (АПС)
б) автоматическая светофорная сигнализация с автоматическими шлагбаумами (АПШ)
в) автоматическая светофорная сигнализация с полуавтоматическими шлагбаумами
г) оповестительная сигнализация
д) противотаранное устройство (ПТУ)
е) устройство заграждения железнодорожного переезда (УЗП)

Пересечения железнодорожных путей инженерными сооружениями, в том числе линиями связи, электропередачи, нефте-, газо-, продуктопроводами и другими наземными и подземными сооружениями, на стадии проектирования согласовываются владельцами указанных объектов с владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования).

МЕСТО ПЕРЕСЕЧЕНИЯ И ПОЛОЖЕНИЕ ПРОЕКТИРУЕМЫХ СООРУЖЕНИЙ В ОТНОШЕНИИ ПРОДОЛЬНОГО ПРОФИЛЯ И ПЛАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЛИНИИ СЛЕДУЕТ ВЫБИРАТЬ С УЧЕТОМ:

а) обеспечения безопасности и бесперебойности движения поездов
б) удобств содержания и эксплуатации сооружений, устройств и оборудования железнодорожных линий
в) климатических особенностей района строительства
г) существующих и предусматриваемых подземных и надземных коммуникаций
д) интересов благоустройства и планировки населенных пунктов
е) перспективы освоения земель для промышленного строительства и в сельскохозяйственных целях



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»
2. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте»
3. Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. №196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. Условия эксплуатации железнодорожных переездов, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 5 октября 2022 г. № 402

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция о пересечении железнодорожных линий ОАО «РЖД» инженерными коммуникациями, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 16 мая 2014 г. № 1198р

п. 62, 63 ОБОРУДОВАНИЕ ПРИМЫКАНИЙ ПУТЕВЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИМЫКАНИЕ ПРОЕКТИРУЕМЫХ И ВНОВЬ СТРОЯЩИХСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ К ГЛАВНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ НА ПЕРЕГОНАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ.

ПРИ ПЕРЕВОДЕ НА КОНСЕРВАЦИЮ РАЗДЕЛЬНОГО ПУНКТА РЕШЕНИЕ О СОХРАНЕНИИ ИЛИ ЗАКРЫТИИ ПРИМЫКАНИЯ НА ПЕРЕГОНЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИНИМАЕТ ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЕЦ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ).
ПРЕКРАЩЕНИЕ РАБОТЫ РАЗДЕЛЬНОГО ПУНКТА ПО ПАССАЖИРСКИМ И ГРУЗОВЫМ ОПЕРАЦИЯМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ ИХ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ УКАЗАННЫХ ОПЕРАЦИЙ.

ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЕ ТУПИКИ ИЛИ ОХРАННЫЕ СТРЕЛКИ ДОЛЖНЫ РАСПОЛАГАТЬСЯ:

- в местах пересечения железнодорожных путей в одном уровне
- в местах примыкания железнодорожных линий, железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к главным железнодорожным путям общего пользования

МЕСТА ПРИМЫКАНИЯ ДЕЙСТВУЮЩИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, СОЕДИНИТЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ К ПРИЕМО-ОТПРАВОЧНЫМ И ДРУГИМ СТАНЦИОННЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОБОРУДОВАНЫ ВЛАДЕЛЬЦАМИ ПРИМЫКАЮЩИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ОДНИМ ИЗ СООТВЕТСТВУЮЩИХ УСТРОЙСТВ:

- предохранительный тупик
- охранная стрелка
- сбрасывающий башмак
- сбрасывающий остряк
- сбрасывающая стрелка

Если в местах примыкания к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям имеются данные устройства, дополнительно оборудовать места примыкания путей необщего пользования не требуется.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть **не менее 50 м**.
Допускается эксплуатация предохранительных тупиков полезной длиной менее 50 метров до проведения реконструкции данных путей.

УЛАВЛИВАЮЩИЕ ТУПИКИ предусматриваются при проектировании и строительстве перегонов, имеющих затяжные спуски, и на железнодорожных станциях, ограничивающих такие перегоны.

ДЛЯ ОСТАНОВКИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В УЛАВЛИВАЮЩЕМ ТУПИКЕ ИСПОЛЬЗУЮТСЯ:

- путевые упоры
- тупиковая призма
- отсыпка песка или гравия выше уровня головки рельс
- создание обратного уклона

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок перевода на консервацию и расконсервацию объектов основных средств открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 17 декабря 2020 г. № 2814/р
2. Инструкция о переводе на консервацию и проведении расконсервации объектов путевого хозяйства, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 16 августа 2006 г. № 1707р

п. 58, 64 - 65 ПУТЬ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ СО СКОРОСТЬЮ БОЛЕЕ 140 КМ/Ч.

ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ СО СКОРОСТЯМИ ОТ 140 ДО 250 КМ/Ч ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО БЕССТЫКОВОМУ ПУТИ

СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ, ПО КОТОРЫМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПРОПУСК ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ СО СКОРОСТЬЮ ОТ 140 ДО 250 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО, ОБОРУДУЮТСЯ ВНЕШНИМИ ЗАМЫКАТЕЛЯМИ И СТАЦИОНАРНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ОЧИСТКИ ОТ СНЕГА И ЛЬДА.

п. 66 УСТАНОВКА СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ

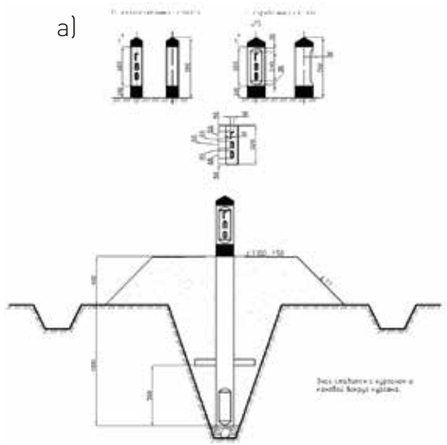
ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЕЦ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) ОБЕСПЕЧИВАЕТ УСТАНОВКУ:

- сигнальных и путевых знаков у главных железнодорожных путей
- предельных столбиков стрелочных переводов

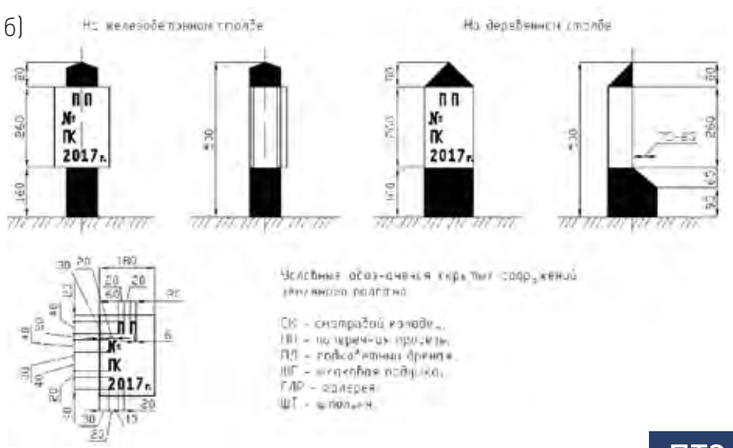
Для обозначения границ железнодорожной полосы отвода железнодорожных путей общего и необщего пользования (а), для обозначения на поверхности земли скрытых сооружений земляного полотна (б) устанавливаются особые путевые знаки в порядке, определяемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

На электрифицированных участках запрещается устанавливать сигнальные и путевые знаки на опорах контактной сети, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

а)



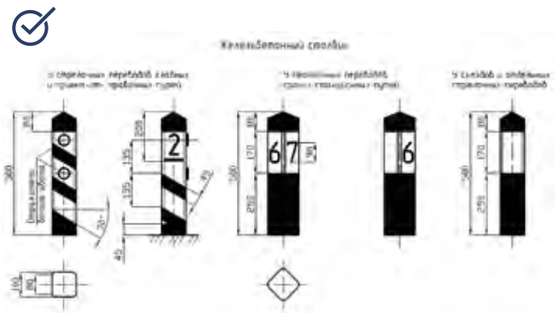
б)



Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет **≥4100 мм.**

На существующих станционных железнодорожных путях, по которым не обращается железнодорожный подвижной состав, построенный по габариту Т **≥3810 мм.**

На перегрузочных железнодорожных путях с суженным междупутьем **≥3600 мм.**



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р
2. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 9238-2013. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений

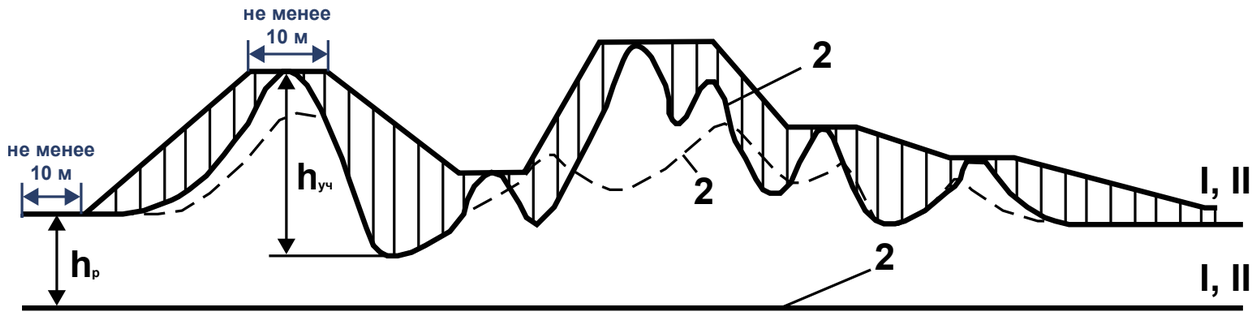
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р
2. Инструкция по содержанию деревянных шпал, переводных и мостовых брусьев железных дорог колеи 1520 мм, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 1 октября 2018 г. № 2159/р
3. Инструкция по ведению шпального хозяйства с железобетонными шпалами, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 22 августа 2022 г. № 2183р

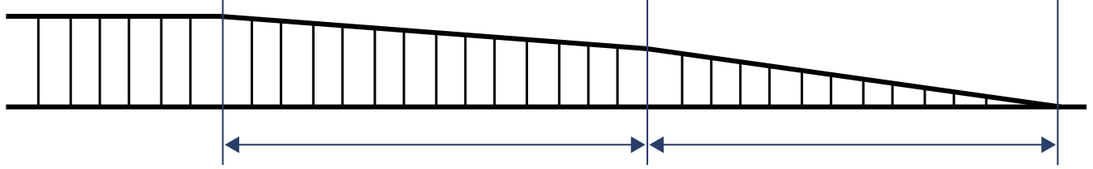
п. 67 МЕСТА МОРОЗНОГО ПУЧЕНИЯ ГРУНТА

НОРМА ЭКСПЛУАТАЦИИ:

- между концами отводов двух смежных пучин - разделительная площадка длиной не менее 10 м
- конец отвода от пучины - на расстоянии не менее 10 м от перелома профиля



км/ч	Уклоны отводов на расстоянии от горба в обе стороны, мм/м	
≤ 60	2,0	3,0
60 - 80	1,5	2,5
80 - 100	1,0	2,0
100 - 120	0,8	0,8
120 - 140	0,7	0,7



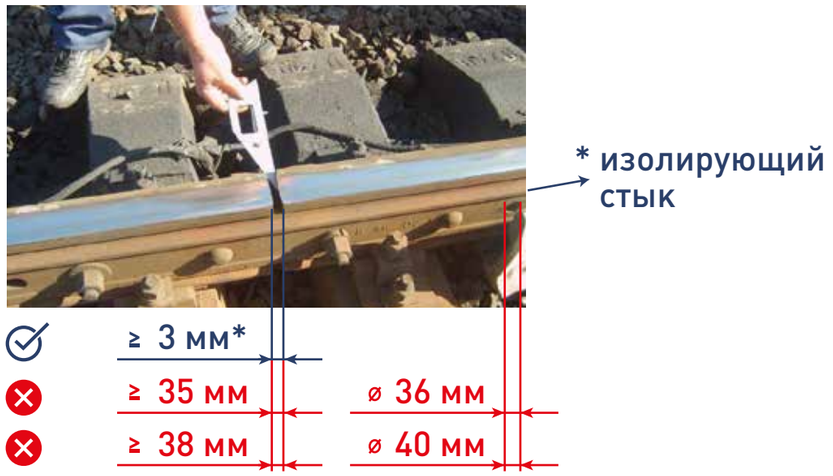
п. 68 ТРЕБОВАНИЯ К ВЕРХНЕМУ СТРОЕНИЮ ПУТИ

НОРМА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Зазор в стыке, находящемся на противоположном от изолирующего стыка конца рельса - не менее 3 мм

ЗАКРЫТИЕ:

- при величине зазора более 35 мм с диаметром отверстий в рельсах 36 мм и величине зазора более 38 мм с диаметром отверстий в рельсах 40 мм
- при изломе одной стыковой накладки



ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ

При величинах зазоров, не соответствующих нормативным параметрам и не требующих закрытия движения допускаемые скорости поездов, устанавливаются владельцем инфраструктуры

ЗАКРЫТИЕ

При наличие более двух расположенных подряд дефектных брусьев в зоне острия остряков стрелочных переводов

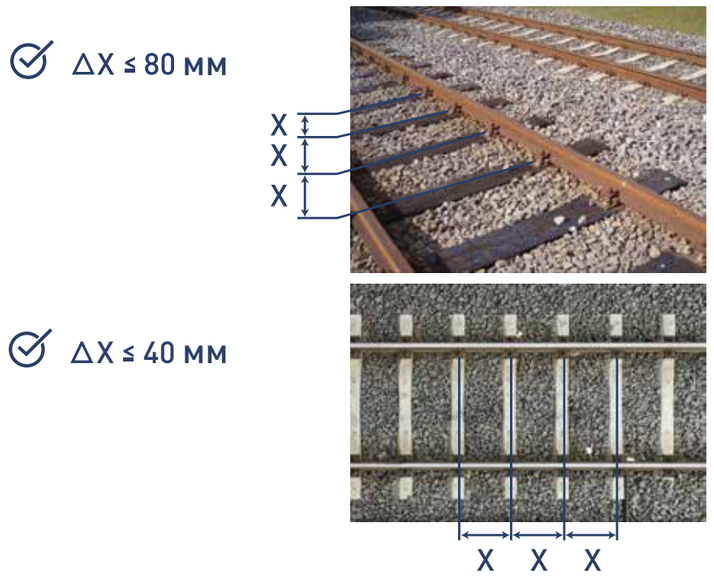
При обнаружении на звеньевом пути зазоров между рельсом и подкладкой, при которых подошва рельса оказывается выше реборд подкладок с наружной стороны:

- на 4 шпалах на прямых, на подходах к мостам и тоннелям
- на 5 шпалах

НОРМА ЭКСПЛУАТАЦИИ

Отклонения расстояний между осями шпал на главных путях:

- не более 80 мм при деревянных шпалах
- не более 40 мм - при железобетонных шпалах

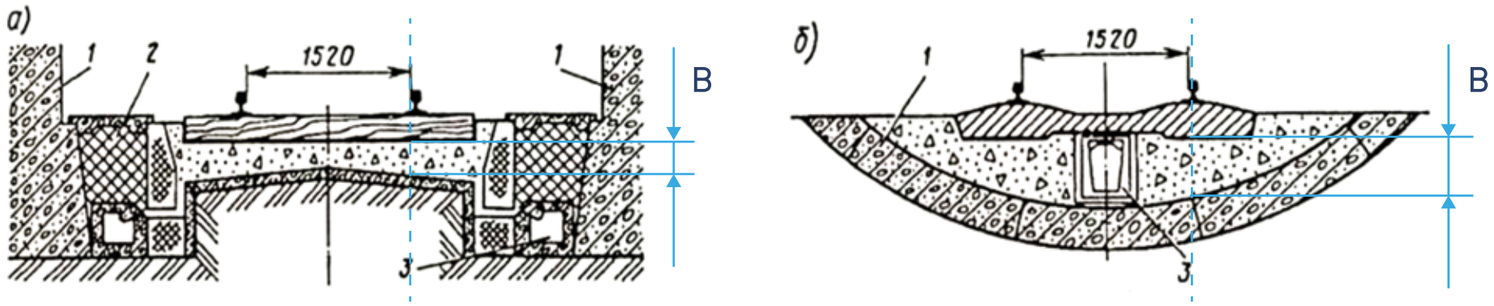


ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ

Допустимые скорости движения в зависимости от наличия дефектных деревянных шпал, негодных узлов скреплений устанавливаются владельцем инфраструктуры

п. 69 ВЕРХНЕЕ СТРОЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ НА МОСТАХ, В ТОННЕЛЯХ И НА ПОДХОДАХ К НИМ

- толщина балластного слоя под шпалой В на мостах, в тоннелях и на подходах к ним — ≥250 мм
- до реконструкции тоннеля — ≥150 мм
- в подрельсовой зоне — 400 мм≥В≥250 мм
- на мостах с откидными консолями — 350 мм≥В≥250 мм
- бесстыковой путь на железобетонных шпалах в тоннелях и на подходах к ним — ≥150 мм



Типовая конструкция верхнего строения пути в тоннелях:
а - с деревянными шпалами с монолитной обделкой и боковыми лоткамо; б - с железобетонными шпалами со сборной обделкой и цементным лотком; 1 - монолитная обделка; 2 - забивка из тощего бетона; 3 - лоток

п. 70 ПУТЕВОЙ ИНСТРУМЕНТ СТРОГОГО УЧЕТА

а) ключи динамометрические
б) ключи путевые для болтов М22 и М24 рельсов типа Р50 и легче
в) ключи путевые для болтов М27 и М30 рельсов типа Р65
г) ключи путевые предельные для болтов М27
д) ключи путевые с удлиненной рукояткой для болтов М22, М24 и М27
е) ключи путевые с ускорителем
ж) ключи торцевые для клеммных и закладных болтов М22
з) ключи торцевые предельные для клеммных и закладных болтов М22
и) ключи для монорегуляторов скреплений АРС
к) ключи торцевые для шурупов
л) ключи торцевые с удлиненной рукояткой для болтов М30
м) ключи – молотки
н) лапы сжимы для ремонта шпал
о) ломы лапчатые
п) приспособления для вытаскивания костылей в узких местах
р) наддергиватели путевых костылей

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Технические указания по устройству и конструкции мостового полотна на железнодорожных мостах ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 12 октября 2011 г. № 2195р
2. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г.№ 2288р

ИНСТРУМЕНТ СТРОГО УЧЕТА ХРАНИТСЯ В СПЕЦИАЛЬНЫХ ШКАФАХ ПОД ЗАМКОМ.

В шкафу имеется опись всего инструмента строго учета. При выдаче и сдаче в журнале записывается номер инструмента, кому выдано, роспись получившего инструмент.
В случае пропажи, потери или из стоя инструмента строго учета составляется акт с указанием:
- фамилии, имени, отчества работника, утерявшего инструмент
- название инструмента
- его номер
- обстоятельства, при которых был утерян или сломан инструмент строго учета

Дорожный мастер предоставляет акт в дистанцию пути.
В книге записи инструмента, напротив соответствующего номера делается отметка о пропаже инструмента.
Хранение и учет инструмента строго учета проверяется руководством дистанции пути не менее двух раз в год.

ДИ ОКТ 13-3-18

- **сокращенное обозначение дирекции инфраструктуры**
- **номер дистанции, околотка или укрупненной бригады**
- **порядковый номер, под которым инструмент записан в журнале дистанции пути**

На инструмент строгого учета в конторе дистанции, а также на околотках и в укрупненной бригаде ведется специальная **книга формы ПУ-80а.**

РАЗДЕЛ 6

СИСТЕМЫ И УСТРОЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

п. 71, 72 СИГНАЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

В КАЧЕСТВЕ ТИПОВЫХ СИГНАЛЬНЫХ УСТРОЙСТВ И ПРИБОРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ СВЕТОФОРЫ, СЕМАФОРЫ, СИГНАЛЬНЫЕ УКАЗАТЕЛИ И ЗНАКИ. СВЕТОФОР ЯВЛЯЕТСЯ ОСНОВНЫМ ТИПОМ СИГНАЛА ПРИ АВТОБЛОКИРОВКЕ, ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ И ГОРОЧНОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

1) **ВХОДНОЙ** — железнодорожный светофор, показания которого разрешают или запрещают поезду следовать с железнодорожного перегона на станцию.

2) **ВЫХОДНОЙ** — железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду отправиться с железнодорожной станции на перегон.
Исполнение светофора бывает – мачтовый, карликовый, на мостике (консоли)

3) **ПОВТОРИТЕЛЬНЫЙ** — железнодорожный светофор, предназначенный для информирования о разрешающем показании выходного, маршрутного или горочного светофора, когда не обеспечивается по местным условиям видимость основного светофора.

4) **ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЙ** — железнодорожный светофор, устанавливаемый перед входным, проходным, заградительным светофором или светофором прикрытия и предупреждающий о сигнальном показании железнодорожного светофора, перед которым он установлен.

5) **ПРОХОДНОЙ** — железнодорожный светофор, разрешающий или запрещающий железнодорожному поезду проследовать с одного блок-участка на другой. На спаренных сигнальных точках устанавливается два проходных светофора, каждый из которых будет сигнализировать для установленного направления движения. Для сигнальных точек, не являющихся спаренными, устанавливается только один проходной светофор.

6) **ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЙ** — железнодорожный светофор, сигнальные показания которого требуют остановки железнодорожного подвижного состава при опасности, возникающей на железнодорожных переездах, крупных искусственных сооружениях и обвальных местах.

7) **ПРИКРЫТИЯ** — железнодорожный светофор, предназначенный для ограждения мест пересечений железнодорожных путей водном уровне с другими железнодорожными путями, трамвайными путями и троллейбусными линиями, разводными мостами и участков, проходимых с проводником.

8) **МАРШРУТНЫЙ** — железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают поезду проследовать из одного района железнодорожной станции в другой.

9) **МАНЕВРОВЫЙ** — железнодорожный светофор, сигнальные показания которого регулируют движение маневровых составов. Маневровый светофор может быть в исполнении с мачтой или быть карликовым.

10) **ПЕРЕЕЗДНЫЙ** — железнодорожный светофор, сигнальные показания которого передаются на железнодорожных переездах для водителей автотранспортных средств.

11) **ГОРОЧНЫЙ** — железнодорожный светофор, сигнальные показания которого разрешают или запрещают роспуск железнодорожных вагонов с сортировочной горки и который регламентирует скорость роспуска и направление движения отцепов.

1)

2)

3)

4)

5)

6)

7)

8)

9)

10)

11)

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

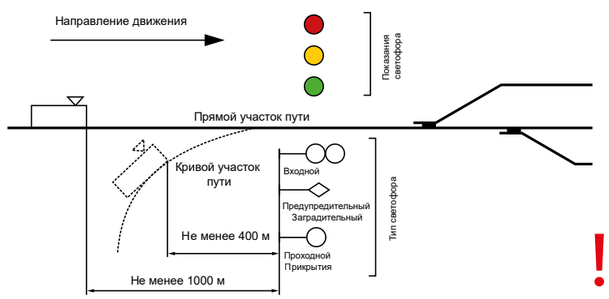
ГОСТ Р 53431-2009. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения

п. 73-79, 90 МЕСТА УСТАНОВКИ СВЕТОФОРОВ И ВИДИМОСТЬИХ СИГНАЛЬНЫХ ПОКАЗАНИЙ

ВИДИМОСТЬ СИГНАЛЬНЫХ ПОКАЗАНИЙ СВЕТОФОРОВ И МАРШРУТНЫХ УКАЗАТЕЛЕЙ, А ТАКЖЕ ПОРЯДОК ПРОВЕРКИ ИХ ВИДИМОСТИ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

ВИДИМОСТЬ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ СВЕТОФОРОВ

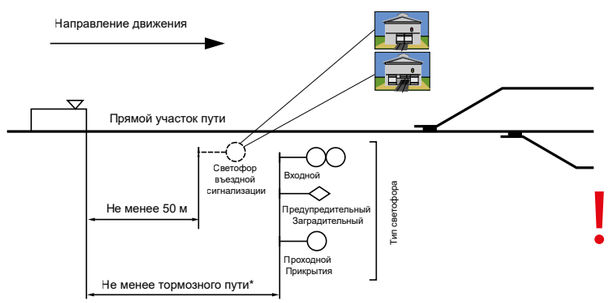
Железнодорожные пути общего пользования



Железнодорожные пути общего пользования:
Для красных, желтых и зеленых сигнальных огней светофоров (входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия):
- на прямых участках – не менее 1000м;
- в кривых участках – не менее 400м.
- в исключительных случаях (установка повторительных светофоров невозможна по условиям габарита или особенностей местности) - не менее 200 м.

! В исключительных случаях, когда установка светофоров невозможна по условиям габарита или особенностей местности, допускается сокращение расстояния видимости **до 200м**

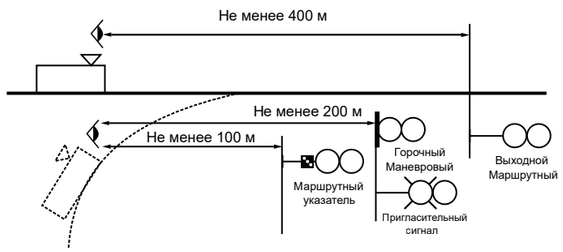
Железнодорожные пути необщего пользования



Железнодорожные пути необщего пользования:
- для светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия - не менее тормозного пути*
- для светофоров въездной и технологической сигнализации – не менее 50 м.

! *определяется для данного места при полном служебном торможении и становленной скорости движения

Видимость показаний светофоров



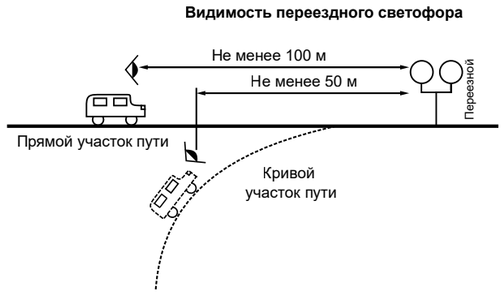
Выходные и маршрутные светофоры главных железнодорожных путей:
- на прямых участках – не менее 400м;
- в кривых участках и для боковых путей – не менее 200 м;

Горочные светофоры, пригласительные сигналы и маневровые светофоры – не менее 200м;

Маршрутные указатели – не менее 100 м.

ВИДИМОСТЬ СИГНАЛЬНЫХ ОГНЕЙ ПОВТОРИТЕЛЬНЫХ СВЕТОФОРОВ (В СОВОКУПНОСТИ С ОСНОВНЫМ) ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ НА РАССТОЯНИИ, УСТАНОВЛЕННОМ ТРЕБОВАНИЯМИ ДЛЯ ДАННОГО ТИПА СВЕТОФОРОВ (ОСНОВНОГО)

Видимость переездного светофора



Переездные светофоры:
- на прямых участках автодорог – не менее 100 м,
- на кривых участках автодорог – не менее 50 м.

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

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

СП 234.1326000.2015 «Свод правил. Железнодорожная автоматика и телемеханика. Правила строительства и монтажа», утвержден приказом Минтранса России от 6.06.2015 № 204

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

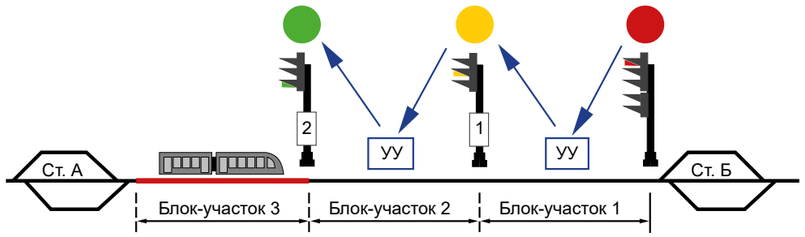
Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки, утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 30.12.2015 № 3168р

п. 80 НЕИСПРАВНОСТЬ УСТРОЙСТВ ЖАТ

НОРМАЛЬНАЯ РАБОТА

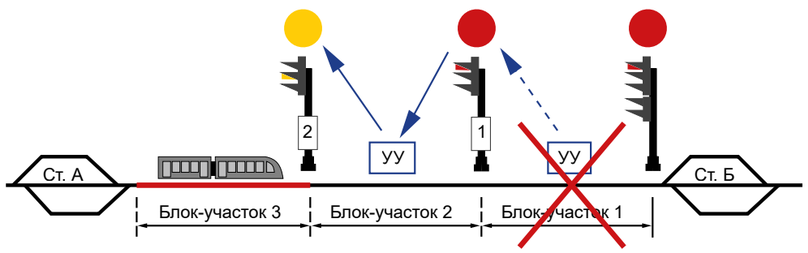
Нормальным состоянием светофоров на станции является запрещающее показание, а на перегоне разрешающее в соответствии со свободностью блок-участков.

НОРМАЛЬНАЯ РАБОТА



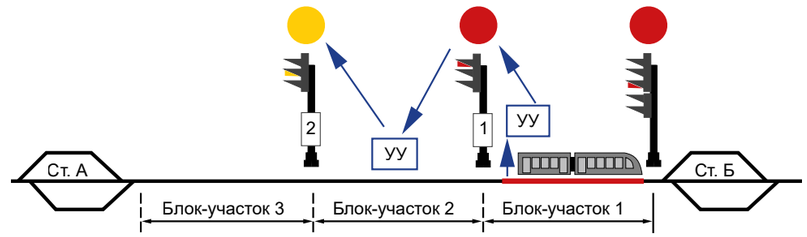
При нормальной работе всех устройств информация о красном показании входного светофора станции Б передается в устройства управления (УУ) блок-участка 1, которая включает на светофоре 1 желтое показание. Далее аналогично информация о желтом показании светофора 1 передается в устройства управления (УУ) блок-участка 2, и на светофоре 2 включается зеленое показание.

ВОЗНИКНОВЕНИЕ НЕИСПРАВНОСТИ УСТРОЙСТВ УПРАВЛЕНИ



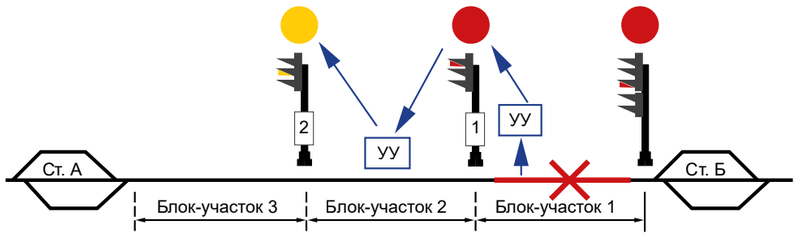
При возникновении неисправности устройств управления (УУ) светофором 1 он принимает заранее предопределенное безопасное состояние – запрещающее (красное) показание. Предшествующий ему светофор 2 принимает желтое показание.

ПЕРЕКРЫТИЕ СВЕТОФОРА ПРИ ВХОДЕ ПОЕЗДА НА ОГРАЖДАЕМЫЙ ИМ БЛОК-УЧАСТОК



При автоматической блокировке светофор 1 должен автоматически принять запрещающее показание при входе поезда на ограждаемый им блок-участок 1. Предшествующий ему светофор 2 принимает желтое показание.

ПЕРЕКРЫТИЕ СВЕТОФОРА В СЛУЧАЕ НЕИСПРАВНОСТИ РЕЛЬСОВЫХ ЦЕПЕЙ НА ОГРАЖДАЕМОГО ИМ БЛОК-УЧАСТКА ИЛИ ДРУГИХ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ ДЛЯ КОНТРОЛЯ СВОБОДНОСТИ БЛОК-УЧАСТКА.

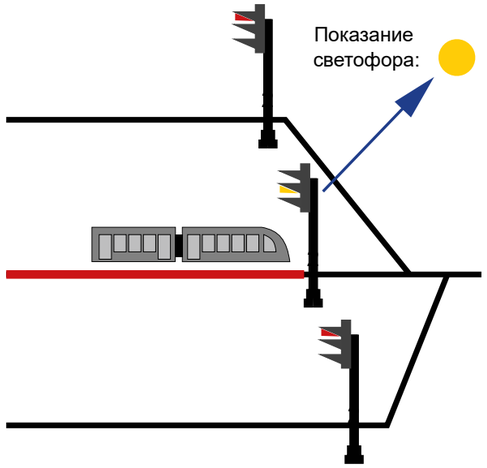


При автоматической блокировке светофор 1 в случае неисправности рельсовых цепей или других технических средств, применяемых для контроля свободности блок-участка 1 автоматически должен принять запрещающее показание. Предшествующий ему светофор 2 принимает желтое показание.

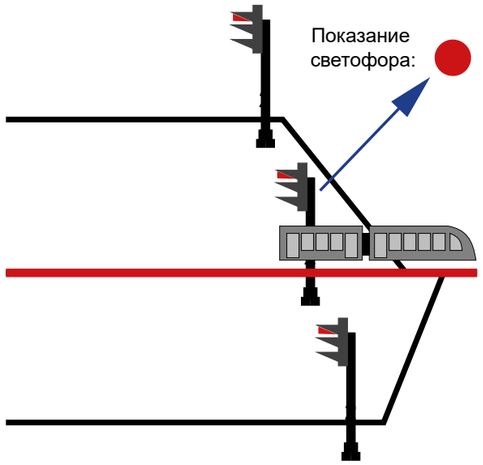
СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 33432-2015. Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта;
2. ГОСТ 33894-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля;
3. ГОСТ 33893-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных переездах. Требования безопасности и методы контроля;
4. ГОСТ 33896-2016. Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля;
5. ГОСТ 33895-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах железнодорожных линий. Требования безопасности и методы контроля.

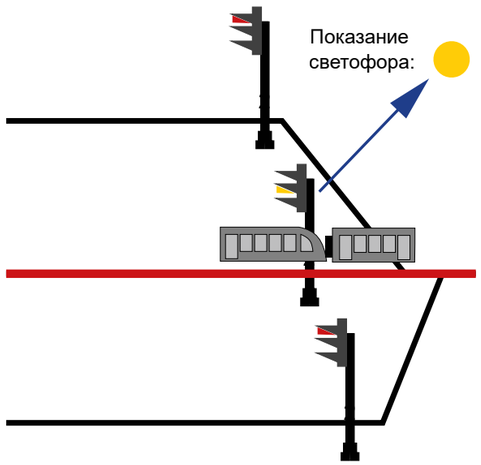
п. 80 НЕИСПРАВНОСТЬ УСТРОЙСТВ ЖАТ
(железнодорожные пути необщего пользования)



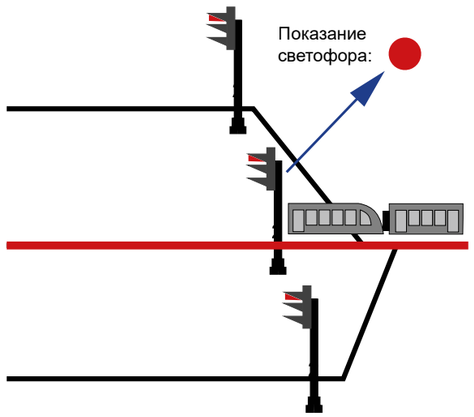
Исходное состояние – выходной светофор открыт на разрешающее показание



В таких же условиях выходные светофоры на путях общего пользования должны перекрыться на запрещающее показание непосредственно после вступления поездом на путевой участок за светофор.



На железнодорожных путях необщего пользования, в указанных случаях (при преимущественном движении поездов вагонами вперед), при вступлении состава на путевой участок за выходной светофор на нем (светофоре) поддерживается разрешающее показание.



На железнодорожных путях необщего пользования, в указанных случаях (при преимущественном движении поездов вагонами вперед), перекрытие выходного светофора должно осуществляться только после прохода светофора всем составом, т.е. после освобождения путевого участка перед светофором.

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

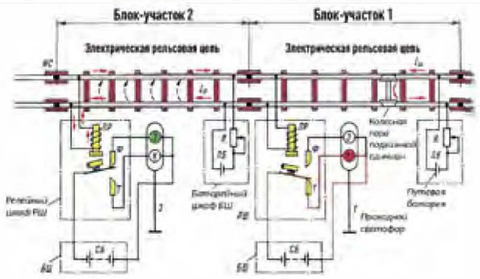
1. ГОСТ 33432-2015. Безопасность функциональная. Политика, программа обеспечения безопасности. Доказательство безопасности объектов железнодорожного транспорта;
2. ГОСТ 33894-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля;
3. ГОСТ 33893-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных переездах. Требования безопасности и методы контроля;
4. ГОСТ 33896-2016. Системы диспетчерской централизации и диспетчерского контроля движения поездов. Требования безопасности и методы контроля;
5. ГОСТ 33895-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах железнодорожных линий. Требования безопасности и методы контроля.

п. 81 КЛАССИФИКАЦИЯ СИСТЕМ ЖАТ

ОСНОВНЫЕ СИСТЕМЫ ЖАТ

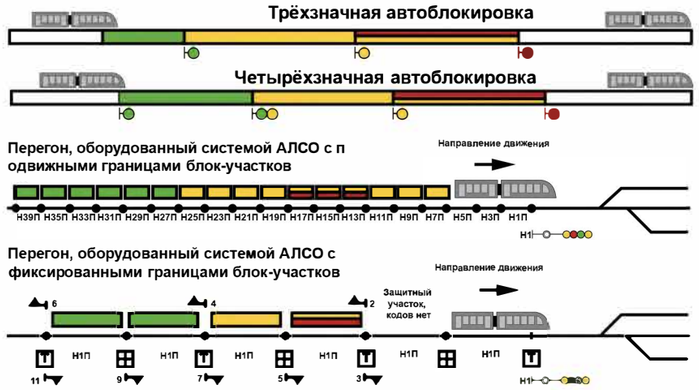
СИСТЕМЫ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ (СИРДП)

Автоблокировка (АБ) с рельсовыми цепями



ПАБ с контролем перегона (ССО)

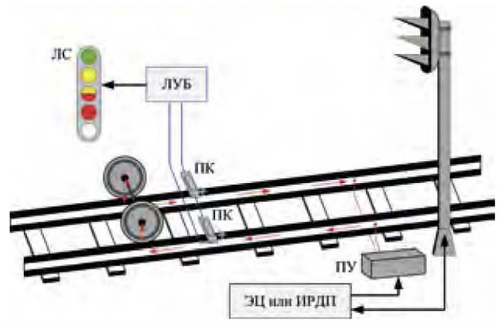
Трех- и четырехзначная АБ и АЛСО



Полуавтоматическая блокировка (ПАБ)

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ЛОКОМОТИВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ (АЛС)

АЛС непрерывного типа (АЛСН) числового кода (до 160 км/ч)

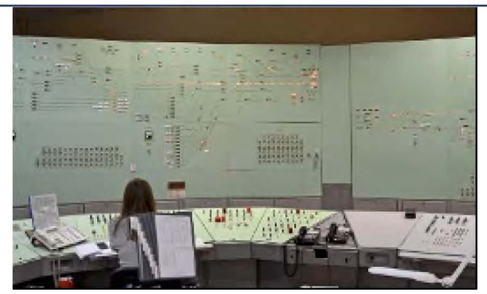


Многозначная АЛС (АЛС-ЕН) (свыше 160 км/ч)

УСТРОЙСТВО КОНТРОЛЯ СХОДА ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (УКСПС)

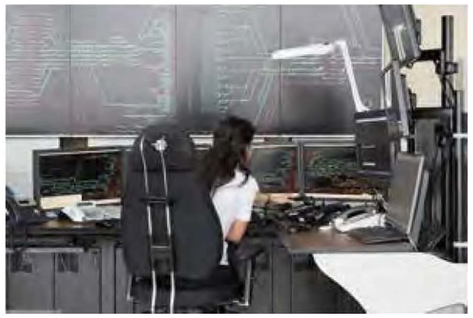
СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ (ЭЦ) И ДИСПЕТЧЕРСКОЙ (ДЦ) ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Электрическая централизация стрелок и сигналов



Диспетчерская централизация

Микропроцессорная централизация стрелок и светофоров



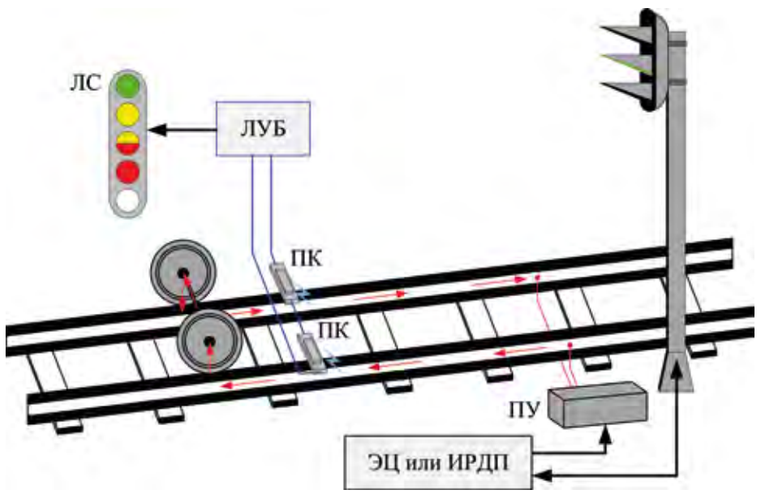
п. 82 ПЕРЕДАЧА ИНФОРМАЦИИ О ПАРАМЕТРАХ ДВИЖЕНИЯ НА ЛОКОМОТИВНЫЕ УСТРОЙСТВА БЕЗОПАСНОСТИ

ПРИ ОБОРУДОВАНИИ ПЕРЕГОНОВ И СТАНЦИЙ СИСТЕМАМИ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ, ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ СТРЕЛОК И СВЕТОФОРОВ, ПРЕДУСМАТРИВАЮТ УСТРОЙСТВА ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ О ПАРАМЕТРАХ ДВИЖЕНИЯ НА ЛОКОМОТИВНЫЕ УСТРОЙСТВА БЕЗОПАСНОСТИ

СУЩЕСТВУЮЩИЕ СИСТЕМЫ ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ О ПАРАМЕТРАХ ДВИЖЕНИЯ НА ЛОКОМОТИВНЫЕ УСТРОЙСТВА МОЖНО РАЗДЕЛИТЬ НА ТРИ ВИДА:

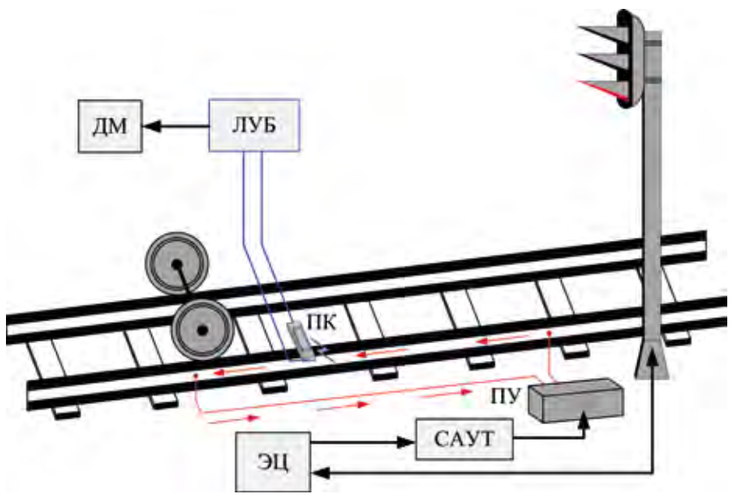
СИСТЕМЫ АЛСН И АЛС-ЕН (СИСТЕМЫ НЕПРЕРЫВНОЙ ПЕРЕДАЧА СИГНАЛА ПО РЕЛЬСАМ)

Управляющая система электрической централизации (ЭЦ) или интервального регулирования движением поездов (ИРДП) передает данные о разрешенной скорости в соответствии с показанием впередилежащего светофора или числа свободных впередилежащих блок-участков с помощью передающих устройств (ПУ) кода АЛСН (АЛС-ЕН), которые подключается к рельсам. При вступлении колесной пары на участок образуется замкнутая электрическая цепь, по которой течет ток с сигналами АЛСН (АЛС-ЕН). Протекающий по рельсам ток наводит ток в индуктивных приемных катушках (ПК) локомотива подвешенных перед первой колесной парой над рельсами. Информацию о полученном коде АЛСН (АЛС-ЕН) расшифровывают локомотивные устройства безопасности (ЛУБ), выводя её на локомотивный светофор (ЛС)



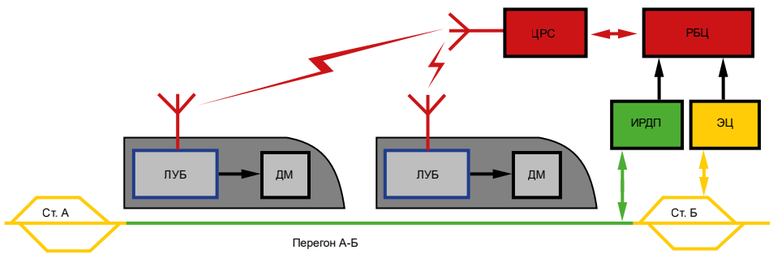
СИСТЕМЫ САУТ (СИСТЕМЫ ТОЧЕЧНОЙ ПЕРЕДАЧИ СИГНАЛА НА ВХОДЕ, ВЫХОДЕ СО СТАНЦИИ И В МАРШРУТАХ ПЕРЕДАЧИ ВНУТРИ СТАНЦИИ)

Управляющая система электрической централизации (ЭЦ) передает данные установленном маршруте движения в систему САУТ. Система САУТ передает эту информацию в напольный «шлейф» связи с локомотивом. «Шлейф» передачи данных образуется подключением передающего устройства (ПУ) к одному рельсу в двух разнесенных на определенное расстояние точках. При передаче данных по рельсу протекает кодовый ток, который наводит ток в индуктивной приемной катушке (ПК). Информацию о полученном коде системы САУТ расшифровывают локомотивные устройства САУТ, выводя на дисплей машиниста (ДМ информацию из локомотивной базы данных САУТ о разрешенной допустимой скорости движения и расстоянии до светофора с запрещающим показанием



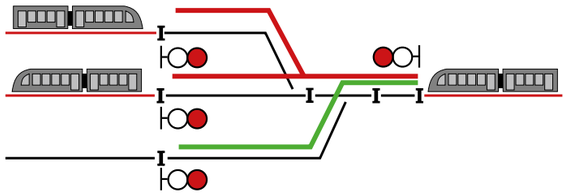
СИСТЕМЫ «РАДИОБЛОКИРОВКИ» (СИСТЕМЫ ПЕРЕДАЧИ СИГНАЛОВ ПО РАДИОКАНАЛУ)

Радиоблокцентр (РБЦ) собирает данные от систем электрической централизации (ЭЦ), интервального регулирования движением поездов (ИРДП), обрабатывает их и передает необходимые для движения поезда данные посредством цифровой радиосвязи (ЦРС) на локомотивные устройства безопасности (ЛУБ) для отображения их на дисплее машиниста и работе иных систем безопасности. В обратную сторону могут поступать данные о местоположении поезда, параметры его движения и другая телеметрическая информация

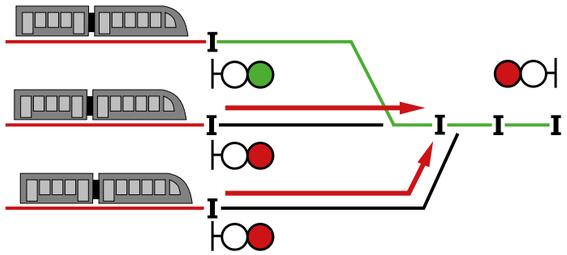


п. 83 ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

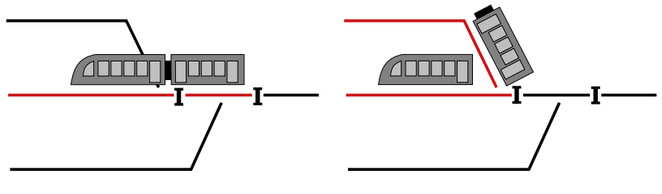
Устройства электрической централизации должны допускать открытие входного светофора только на свободный железнодорожный путь.



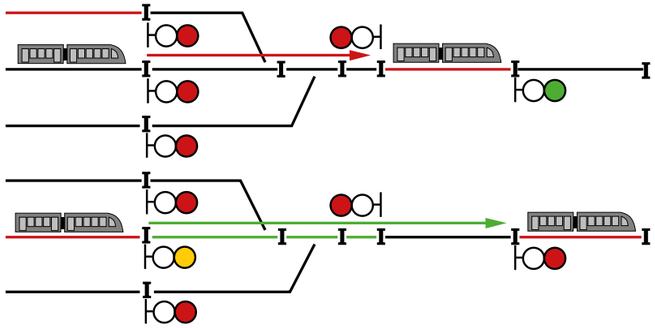
Устройствами электрической централизации не должны допускаться перевод стрелок, задействованных в других маршрутах и установка враждебных маршрутов.



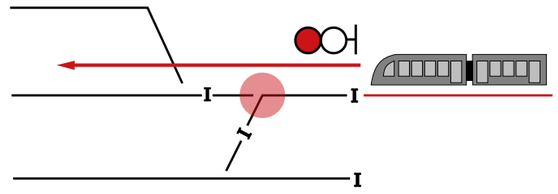
Устройства электрической централизации должны допускать перевод стрелки только при контроле свободности стрелочных путевых участков техническими средствами. В противном случае может произойти сход поезда.



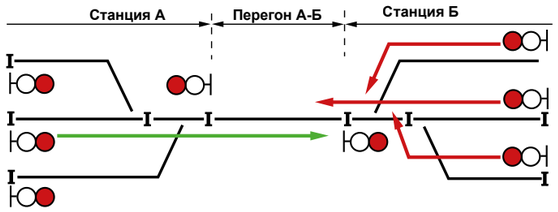
Устройства автоматической и полуавтоматической блокировки, автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, не должны допускать открытие выходного, проходного или локомотивного светофора до освобождения железнодорожным подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона.



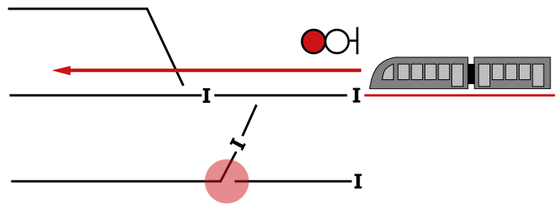
Открытию светофоров, соответствующих данному маршруту, должна предшествовать установка всех стрелок маршрута в положение по маршруту



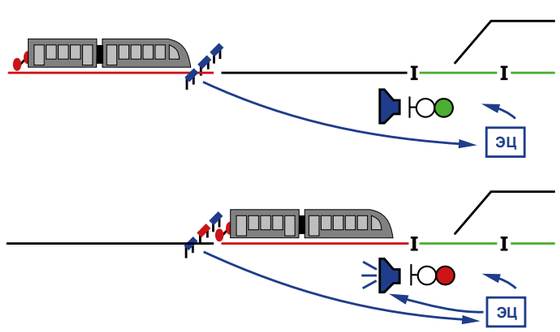
После открытия на железнодорожной станции выходного светофора исключается открытие соседней железнодорожной станцией выходных светофоров, проходных светофоров блок-постов для отправления поездов на этот же путь того же перегона в противоположном направлении.



Открытию светофоров, соответствующих данному маршруту, должна предшествовать установка охранных к данному маршруту стрелок в охранное положение



Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании передают информацию о сходе и наличии волочащихся деталей в устройства перегонной и станционной железнодорожной автоматики и телемеханики. В общем случае, устройства перегонной и станционной железнодорожной автоматики и телемеханики перекрывают соответствующий светофор и включают речевой информатор для оповещения машиниста.



НОРМАТИВНАЯ БАЗА ПОДДЕРЖКИ:

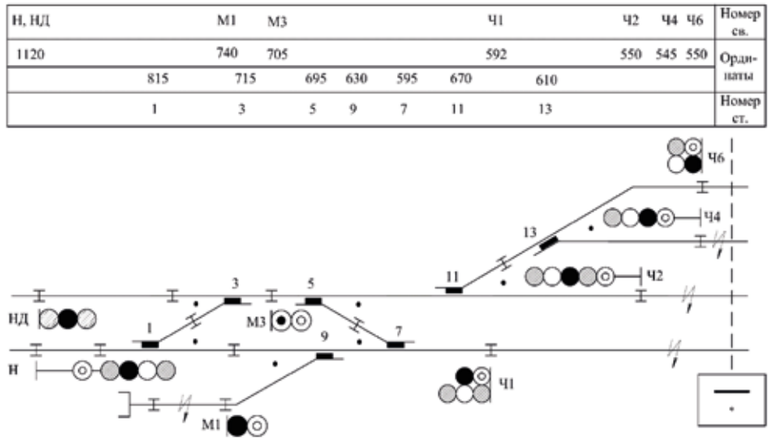
1. ГОСТ 33894-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях. Требования безопасности и методы контроля.
2. ГОСТ 33895-2016. Системы железнодорожной автоматики и телемеханики на перегонах железнодорожных линий. Требования безопасности и методы контроля.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила оборудования железнодорожных линий устройствами контроля схода железнодорожного подвижного состава, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 15 декабря 2018 г. №2586/р

п. 84, 85 СХЕМАТИЧЕСКИЙ ПЛАН СТАНЦИИ

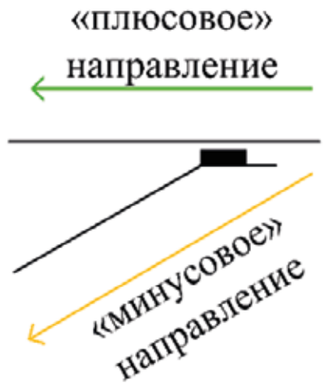
Схематический план станции определяет расстановку стрелок и светофоров.



На схематическом плане изображают:

Пути в однониточном изображении		Маневровые светофоры	
Одиночные стрелки	9	Изолирующие стыки	
Спаренные стрелки	3 / 1	Тупики	
Стрелочные улицы	13 / 11	Электрификацию путей и различных участков пути	
Поездные мачтовые светофоры		Пост централизации и ось пути напротив него	
Поездные карликовые светофоры		Около стрелок обозначают предельные столбики	

Для стрелок на схематическом плане определяется «плюсовое» и «минусовое» направление движения:



В верхней части схематического плана стрелок и светофоров указываются их ординаты – расстояние от оси пути.

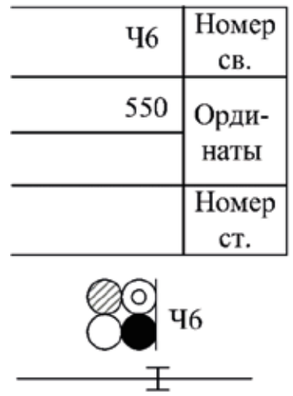


ТАБЛИЦА ВЗАИМОЗАВИСИМОСТИ СТРЕЛОК И СИГНАЛОВ

Таблица зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах (далее «таблица зависимости») предназначается для станций, оборудуемых электрической централизацией с указанием положения стрелок в поездных и маневровых маршрутах и показанием соответствующих светофоров для движения по маршруту

Направление		№ маршрута	Наименование маршрута	По светофору	Показание светофора	Раздел-ка после стрелки	Маршруты 1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1/7	2/8	10/4	11/5	13	14	15	16	17	18	19	20	Стрелки 2/4	6/8	10	12	1/3	5/7	9	11
ст. А	Прием	1	на путь II П	Ч	●	12	●	×	×			×						×	×				×			×	×			+	+		+				
		2	" " 4П	Ч	● ●	12	×	●	×			×						×	×				×			×	×			+	+		–				
		3	" " 3П	Ч	● ●	10	×	×	●	×	×	×					×		×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	–	+	–					
	Отправление	4	с пути I П	Н1	○	4			×	●	×	×								×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	+	+						
		5	" " 3П	Н3	○	4			×	×	●	×								×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	+	+	–					
		6	" " 4П	Н4	○	4	×	×	×	×	×	●						×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	+	–		–				
ст. Б	Отправление	7	" " II П	ЧII	○	1							●	×	×			×	×															+	+		+
		8	" " 4П	Ч4	○	1							×	●	×			×	×															+	+		–
		9	" " 3П	Ч3	○	1							×	×	●	×	×	×	×	×														–	+	–	
	Прием	10	на путь I П	Н	●	9									●	×	×			×	×				●			×						+	+	+	
		11	" " 3П	Н	● ●	9			×						●	×	●			×	×						×			×				+	+	–	
		12	" " 4П	Н	● ●	11		×					×	×	×	×	×	●	×	×	×		×					×						+	+	–	–
Сквозной пропуск		1/7	на ст. Б по II П	Ч, ЧII	○ ○	12, 1	×	×	×			×	×	×	×			×	●				×	×			×	×			+	+		+	+		+
		2/8	" " " " 4П	Ч, Ч4	● ● ○	12, 1	×	×	×			×	×	×	×			×	●				×	×			×	×			+	+		–	+		–
		10/4	на ст. А по I П	Н, Н4	○ ○	9, 4				×	×	×		×	×	×	×			●			×	×	×	×	×	×	×	×	+	+	+		+	+	+
		11/5	" " " " 3П	Н, Н3	● ●	9, 4				×	×	×		×	×	×	×			×	●		×	×	×	×	×	×	×	×	+	+	–		+	+	–
Маневры	От М2	13	на путь II П	М2	◎	12	×	×	×	×	×	×						×	×	×	×	●	×	×	×	×	×	×	×	×	+	+		+				
		14	" " 4П	М2	◎	12	×	×	×	×	×	×						×	×	×	×	●	×	×	×	×	×	×	×	×	+	+		–				
		15	" " I П	М2	◎	10			×	×	×	×				×				×	×	●	×	×	×	×	×	×	×	×	+	+	+					
		16	" " 3П	М2	◎	10			×	×	×	×					×			×	×	●	×	×	×	×	×	×	×	×	+	+	–					
	За М2	17	на путь II П	М4	◎	4	×	×	×	×	×	×						×	×	×	×	×	×	×	×	×	●	×	×	×	+	+		+				
		18	" " 4П	М4	◎	4	×	×	×	×	×	×						×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	●	×	×	+	+		–				
		19	" " I П	М1	◎	4			×	×	×	×				×				×	×	×	×	×	×	×	×	×	●	×	+	+	+					
		20	" " 3П	М2	◎	4			×	×	×	×					×			×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	●	+	+	–					

Таблица взаимозависимостей включает в себя таблицы поездных маршрутов

1. Основные поездные маршруты

Направление		№ маршрута	Наименование маршрута	Литер светофора	Стрелки, сбрасывающие устройства, тормозные упоры 1		2	4	Примечание
Нижимбая	Прием	1	на путь 1П	Н	+				
		2	на путь 2П	Н	–				

Таблицы маневровых маршрутов

3. Маневровые маршруты

Направление		№ маршрута	Наименование маршрута	Стрелки, определяющие направление маршрута	Примечание
	Н	1	до светофора Ч1		

Таблицы охранности и негабаритности

7. Негабаритные участки и стрелки, не участвующие, но контролируемые в маршрутах

Направление движения по стрелке	Стрелки, не участвующие, но контролируемые в маршрутах		Негабаритные участки	
	Замыкание при положении	Контроль снимается при положении стрелки	Наименование	Контроль снимается при положении стрелки
-7			11СП	
+11	+13			

При демонтаже или укладке вновь станционных путей, стрелочных переводов, сбрасывающих устройств, элементов путевого развития, а также изменении сигнализации действующих станций вносятся изменения в проектную документацию устройств электрической, диспетчерской централизации, диспетчерского контроля и диагностики.

После проведения строительно-монтажных и пусконаладочных работ по внесению изменений в вышеуказанные устройства производится проверка зависимостей между стрелками, светофорами и маршрутами на соответствие с вновь утвержденными владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) таблицами зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах»

п. 86, 93 ЗАЩИТА ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ЖД ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ОТ АТМОСФЕРНЫХ И КОММУТАЦИОННЫХ ПЕРЕНАПРЯЖЕНИЙ

МОЛНИЕЗАЩИТА

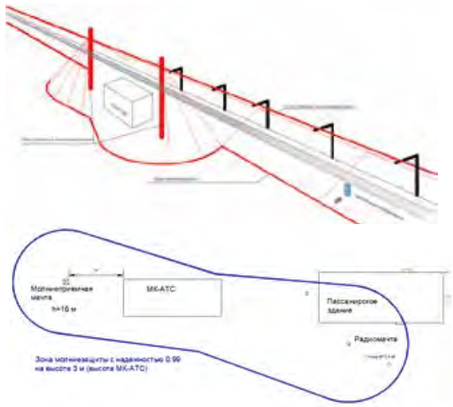
ВНЕШНЯЯ МОЛНИЕЗАЩИТА
Защита от прямого удара молнии

ВНУТРЕННЯЯ МОЛНИЕЗАЩИТА
Защита от вторичных проявления молниевых разрядов (перенапряжений, токов, импульсного магнитного поля)

- ЗАЗЕМЛЯЮЩЕЕ УСТРОЙСТВО
- УСТРОЙСТВА ЗАЩИТЫ ОТ ИМПУЛЬСНЫХ ПЕРЕНАПРЯЖЕНИЙ
- ЭКРАНИРОВАНИЕ

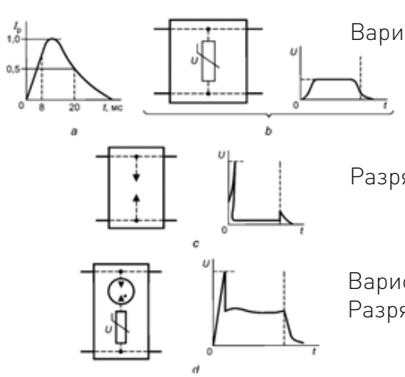
Задача:
- перехватить ток молнии защитив объект от прямого попадания и возгорания,
- отвести большую часть тока молнии в землю через заземлитель.
- снизить импульсный потенциал и уменьшить разность потенциалов между различными объектами, между которыми проходят проводные кабели

Пример:
Здание поста МК-АТС защищено от удара молнии с надежностью 0,99
Пассажирское здание не защищено



Устройства защиты от импульсных перенапряжений

УЗИП должно снижать уровень импульсных перенапряжений до уровня безопасного для защищаемых устройств (т.е. до уровня, не превышающего уровень помехоустойчивости защищаемых устройств)
УЗИП требуют периодической проверки (раз в год перед грозовым сезоном).
Пример: Испытательный генератор для проверки УЗИП всех типов ИГ «ПРОРЫВ УЗИП»



Варистор

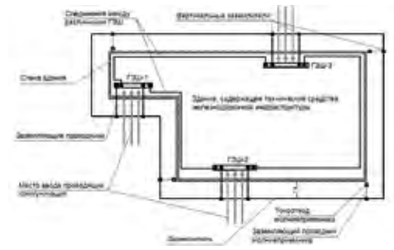
Разрядник

Варистор+ Разрядник

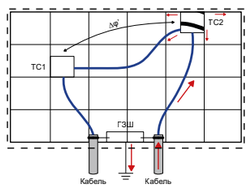
Испытательный генератор

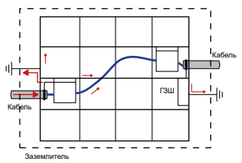
Заземляющее устройство

УЗИП эффективно функционируют только при правильно выполненной системе заземления и уравнивания потенциалов, и при правильном заземлении экранов и брони/оболочек кабелей

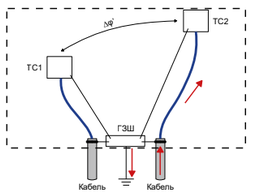


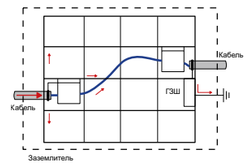
Правильно:
Сетчатая структура системы уравнивания потенциалов (СУП)
В каждом месте ввода кабелей СУП соединен с заземлителем





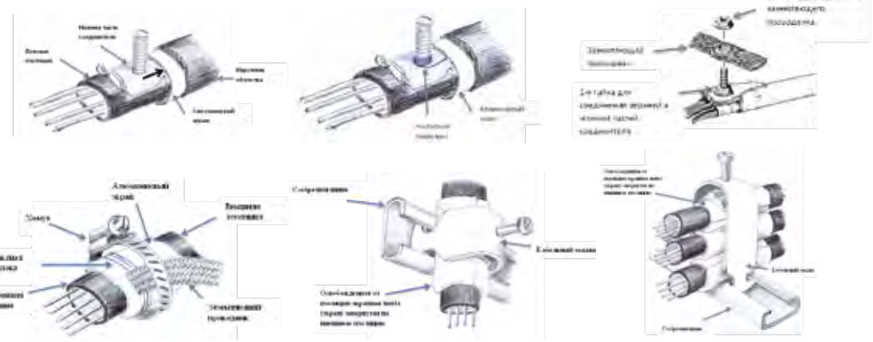
Не правильно:
СУП радиальная
В месте ввода кабеля нет заземляющего проводника





Экранирование

Экраны кабелей заземляют со стороны аппаратуры. Броню кабелей заземляют по ПР 32 ЦШ 10.01



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:
1. СТО РЖД 1.07.001-2007. Инфраструктура линии Санкт-Петербург – Москва для высокоскоростного движения поездов. Общие технические требования.

п. 87 - 89 ПРОЕКТИРОВАНИЕ СИСТЕМ ЖАТ НА ПЕРЕГОНАХ И Ж/Д СТАНЦИЯХ СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЛИНИЙ

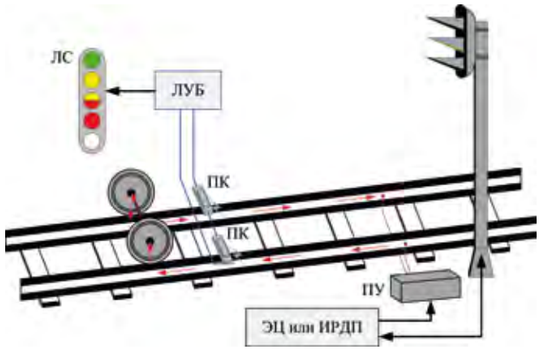
ПЕРЕГОНЫ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ НА СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЛИНИЯХ ОБОРУДУЮТСЯ СЛЕДУЮЩИМИ СИСТЕМАМИ ЖАТ:

Трехзначной или четырехзначной автоматической блокировкой;

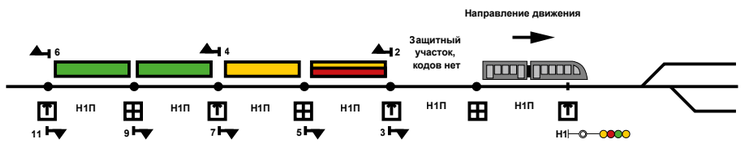
Автоматической локомотивной сигнализацией как самостоятельным средством интервального регулирования движения поездов как с фиксированными, так и с изменяемыми от скорости движения поезда («подвижными») границами блок-участков;

Перегон, оборудованный системой АЛСО с подвижными границами блок-участков

Автоматической локомотивной сигнализацией непрерывного типа;



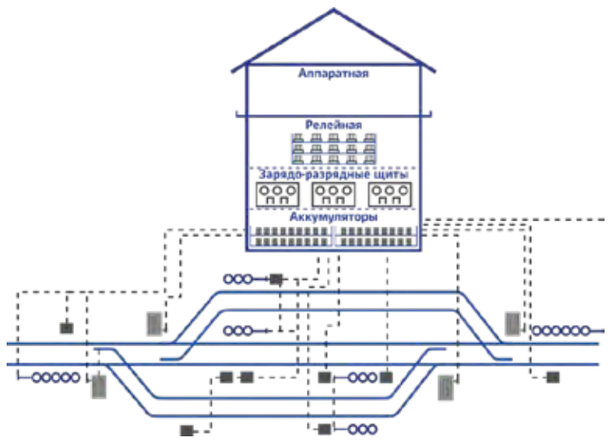
Перегон, оборудованный системой АЛСО с фиксированными границами блок-участков



Устройствами диспетчерской централизации (ДЦ) и (или) диспетчерского контроля за движением поездов (ДК);

Системами диагностики и мониторинга устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

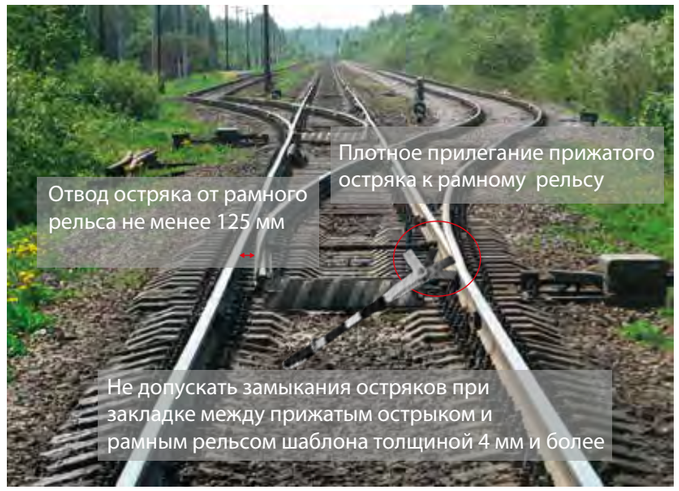
Электрической централизацией стрелок и светофоров;



На участках, где движение скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов осуществляется со скоростью более 160 км/ч до 250 км/ч включительно, устройства автоблокировки или автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, должны дополняться устройствами многозначной автоматической локомотивной сигнализации или другими системами обеспечения безопасности движения поездов (в том числе с использованием радиоканала).

Для пропуска скоростных и высокоскоростных поездов предусматривают специальный режим работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики (далее – режим скоростного движения), включаемый дежурным по станции или диспетчером поездным.

п. 91, 92 ОСНОВНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К СТРЕЛОЧНЫМ ПЕРЕВОДАМ, ПРИВОДНЫМ И ЗАМЫКАЮЩИМ УСТРОЙСТВАМ СТРЕЛОК ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ



В условиях эксплуатации стрелочные переводы, приводные и замыкающие устройства стрелок электрической централизации должны:
обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;
не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника крестовины при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком шаблона толщиной 4 мм и более;
обеспечивать отвод другого остряка от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

Стрелочные контрольные замки, обеспечивающие в устройствах ключевой зависимости взаимное замыкание стрелок и сигналов, в условиях эксплуатации должны:
допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;
запирать стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания остряка к рамному рельсу;
не допускать возможности запирания стрелки при закладке между прижатым остряком и рамным рельсом шаблона толщиной 4 мм и более.

Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной железнодорожной станции, а на крупных железнодорожных станциях – в пределах одной группы смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста (далее – стрелочного района) и смежных с ним стрелочных постов других районов.

п. 94 ТЕХНИЧЕСКОЕ СОДЕРЖАНИЕ РЕЛЬСОВЫХ ЦЕПЕЙ

Содержание поверхностей катания колесных пар подвижного состава, поверхностей катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов, рельсовых соединителей, элементов обратной тяговой сети, а также регулировка аппаратуры рельсовых цепей осуществляется таким образом, чтобы в условиях эксплуатации обеспечивалась надежная работа электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом.

Опасным отказом рельсовой цепи, который может привести к тяжелым нарушениям безопасности движения поездов (перевод стрелки под составом, прием поезда на занятый путь, отправление поезда на занятый перегон или блок-участок и т.д.), является необеспечение «шунтового режима» – нарушение функции рельсовой цепи по фиксации занятости контролируемого путевого участка подвижным составом – «ложная свободность»

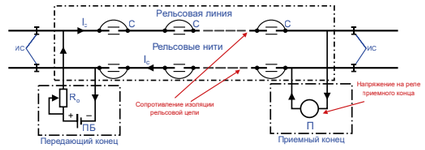
К ложной свободности рельсовой цепи могут привести следующие основные недостатки в техническом содержании элементов инфраструктуры и подвижного состава:

- загрязнение головок рельсов и поверхности катания
- колесных пар:
- ржавчиной;
- снежными образованиями;
- песком;
- шлаком;
- растительными остатками;
- нефтяными продуктами;
- другими образованиями

Периодическая контрольная проверка шунтовой чувствительности рельсовой цепи должна выполняться путем наложения шунта сопротивлением 0,06 Ом (имитирующего колесную пару) на поверхность головок рельсов на питающем, релейном конце, а так же в середине рельсовой цепи, а для разветвленных рельсовых цепей шунт накладывают и на все ответвления при этом рельсовая цепь должна показать занятость на аппарате управления ДСП.

Нарушение норм электрических параметров работы рельсовых цепей:

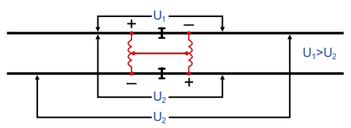
- несоблюдение чередования полярности напряжений
- мгновенное чередования фаз напряжений в смежных рельсовых цепях



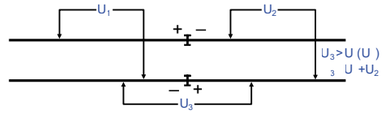
Колебания напряжения устройств энергоснабжения аппаратуры ЖАТ за пределами допуска +/- 10%
Нарушение правил заземления объектов инфраструктуры и энергоснабжения при которых создаются обходные цепи подпитки аппаратуры рельсовой цепи и возможность попадания в рельсовую цепь помех от посторонних источников электропитания.

Обеспечение чередования полярности на стыках рельсовых цепей:

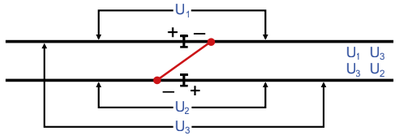
а) стыкование двухниточных рельсовых цепей с дроссель-трансформаторами



б) стыкование двухниточных рельсовых цепей без дроссель-трансформаторов

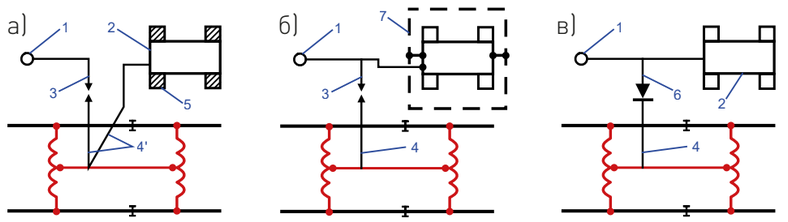


в) стыкование двухниточной рельсовой цепи с одноточной



Заземление устройств СЦБ на средний вывод дроссель-трансформатора:

а) через защитные устройства (искровые промежутки иди диодные заземлители) и изолирующие элементы;
б) через искровой промежуток с выравнивающим контуром;
в) на участках с электротягой постоянного тока при наличии антикоррозийной опасности



1 - светофор;
2 - корпус релейного шкафа;
3 - искровой промежуток;
4 - заземляющий проводник;
5 - изолирующие элементы;
6 - диодный заземлитель;
7 - выравнивающий контур

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту устройств и систем сигнализации, централизации и блокировки, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2015 г. № 3168/р;
2. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288/р;
3. Правила содержания контактной сети, питающих линий, отсасывающих линий, шунтирующих линий и линий электропередачи, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 2 августа 2017 г. № 1540р;
4. Устройства и элементы рельсовых линий и тяговой рельсовой сети. Технические требования и нормы содержания, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 3 апреля 2012 г. № 651р.

РАЗДЕЛ 7

ПТЭ

УСТРОЙСТВА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

п. 102 ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬ, ПРИМЕНЯЕМАЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ И ПОЕЗДНОЙ МЕЖСТАНЦИОННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬЮ

оборудуются все участки железнодорожного пути, на которых обращаются поезда

Участки, оборудованные автоблокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, диспетчерской централизацией и все электрифицированные участки железных дорог, оборудуются

ПЕРЕГОННОЙ СВЯЗЬЮ И ЭНЕРГОДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗЬЮ

СУЩЕСТВУЮТ СЛЕДУЮЩИЕ ВИДЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

- поездная диспетчерская
- поездная межстанционная
- станционная
- ремонтно-оперативная
- стрелочная
- энергодиспетчерская
- перегонная
- двухсторонняя парковая
- подвижная

Использование отдельных видов технологической электросвязи на участках инфраструктуры регламентируется Правилами пользования оперативно-технологической связью ОАО «РЖД», утвержденными распоряжением ОАО «РЖД» от 24 августа 2011 г. № 1860/р

НАРЯДУ С ПЕРЕЧИСЛЕННЫМИ ВИДАМИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ НА УЧАСТКАХ ИНФРАСТРУКТУРЫ

установленные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры виды электросвязи используется для:

- УПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ И ПЕРЕВОЗКАМИ
- ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ
- СОДЕРЖАНИЯ И РЕМОНТА ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ
- ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
- ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ОРГАНИЗАЦИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
- ОКАЗАНИЯ УСЛУГ ПАССАЖИРАМ И ПОЛЬЗОВАТЕЛЯМ УСЛУГ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила пользования оперативно-технологической связью ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 24 августа 2011 г. № 1860/р.

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 33889-2016 Электросвязь железнодорожная. Термины и определения

п. 103 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ РЕЧЕВЫХ СООБЩЕНИЙ

ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗЬЮ ОБОРУДУЮТСЯ ВСЕ УЧАСТКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, НА КОТОРЫХ ОБРАЩАЮТСЯ ПОЕЗДА

Поездная радиосвязь должна обеспечивать устойчивую двустороннюю связь МАШИНИСТОВ поездных локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава

С ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ

в пределах всего диспетчерского участка

С ДЕЖУРНЫМИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ,

ограничивающими перегон

С МАШИНИСТАМИ

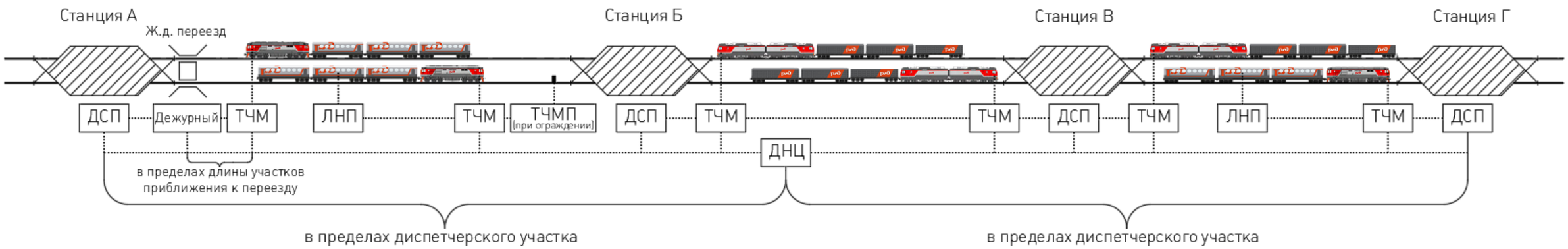
встречных и вслед идущих локомотивов, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне в пределах зоны радиопокрытия локомотивных радиостанций (при невозможности установления прямой связи между машинистами на одном перегоне связь осуществляется через дежурных по станциям или диспетчера поездного)

С ДЕЖУРНЫМИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПЕРЕЕЗДУ

в пределах длины участков приближения к переезду

С НАЧАЛЬНИКОМ (МЕХАНИКОМ-БРИГАДИРОМ) ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА И ПОМОЩНИКОМ МАШИНИСТА

при выходе его из кабины для ограждения поезда на расстояние в соответствии с пунктом 57 приложения № 1 к Правилам и при удалении его от оси пути следования поезда в пределах действия носимой радиостанции



В ОТДЕЛЬНЫХ СЛУЧАЯХ ПО РЕШЕНИЮ НАЧАЛЬНИКА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ РАЗРЕШАЕТСЯ ОБЕСПЕЧИВАТЬ РАДИОСВЯЗЬ МАШИНИСТОВ ПОЕЗДОВ ПРИ СЛЕДОВАНИИ ПО ПЕРЕГОНУ С ДЕЖУРНЫМ ПО ОДНОЙ ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПЕРЕГОН, ПРИ УСЛОВИИ НАЛИЧИЯ УСТОЙЧИВОЙ РАДИОСВЯЗИ С ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ

Порядок организации взаимодействия машинистов, диспетчера поездного и дежурных по железнодорожным станциям, обеспечивающий безопасность движения поездов при следовании по перегону, и перечень перегонов устанавливается [1]

Осуществление взаимодействия в области организационно-технологического обеспечения функционирования и эксплуатации средств технологической электросвязи на пограничных переходах определяется международными соглашениями.

Порядок пользования поездной радиосвязью, в том числе для передачи автоматических речевых сообщений, порядок действий работников железнодорожного транспорта при неисправности поездной радиосвязи, а также технические параметры и функциональность систем поездной радиосвязи и беспроводной передачи данных устанавливается [2]

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила пользования оперативно-технологической связью ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 24 августа 2011 г. № 1860/р
2. Правила технической эксплуатации поездной радиосвязи ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 23 января 2017 г. № 127/р

п. 104 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ СТАНЦИОННОЙ РАДИОСВЯЗИ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ РЕЧЕВЫХ СООБЩЕНИЙ

СТАНЦИОННАЯ РАДИОСВЯЗЬ ДОЛЖНА ОБЕСПЕЧИВАТЬ

двустороннюю связь в границах железнодорожной станции для ведения служебных переговоров между

- дежурными по железнодорожным станциям
- операторами сортировочных горок
- диспетчерами маневровыми железнодорожных станций
- машинистами маневровых локомотивов
- другими работниками, участвующими в приеме, отправлении, формировании и расформировании поездов и во всех маневровых передвижениях на железнодорожных станциях

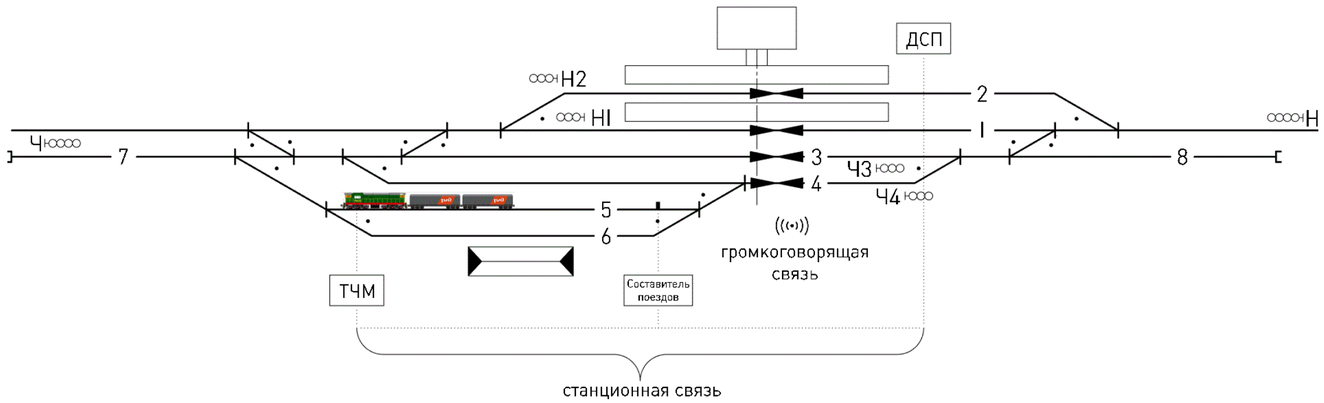
СТАНЦИОННАЯ РАДИОСВЯЗЬ ПРЕДНАЗНАЧЕНА

для обмена информацией руководителей маневровой и горочной работы (маневрового диспетчера, станционного диспетчера, дежурных по паркам, составителей поездов, дежурного по горке) с машинистами маневровых, горочных и хозяйственных локомотивов

УСТРОЙСТВА ГРОМКОГОВОРЯЩЕГО ОПОВЕЩЕНИЯ,

предназначенные для информирования лиц, работающих на железнодорожных путях, о приближении железнодорожного подвижного состава должны включаться на период производства работ на железнодорожных станциях и перегонах и выключаться после их окончания

В ПРЕДЕЛАХ ОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ЛИБО НА РАЗНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, НАХОДЯЩИХСЯ В ПРЕДЕЛАХ ВЗАИМНОЙ РАДИОДОСТУПНОСТИ, НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ВКЛЮЧЕНИЕ В ОДНУ РАДИОГРУППУ СТАНЦИОННОЙ РАДИОСВЯЗИ РАДИОСТАНЦИЙ РАБОТНИКОВ РАЗНЫХ МАНЕВРОВЫХ РАЙОНОВ



ОСНОВНЫМ СРЕДСТВОМ ПЕРЕДАЧИ УКАЗАНИЙ ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ

должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях – устройства двусторонней парковой связи

СТАНЦИОННАЯ РАДИОСВЯЗЬ ОРГАНИЗУЕТСЯ

с использованием стационарных, возимых и носимых радиостанций

ЗВУКОИЗЛУЧАЮЩИЕ УСТРОЙСТВА (ГРОМКОГОВОРИТЕЛИ) ДВУСТОРОННЕЙ ПАРКОВОЙ СВЯЗИ

должны иметь направленное действие для уменьшения шума за территорией железной дороги

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. СП 223. 1326000.2014 Свод правил. Электросвязь железнодорожная. правила пользования станционной радиосвязью и двухсторонней парковой связью.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

2. Временные правила пользования станционной радиосвязью, двухсторонней парковой связью ОАО “РЖД”, утвержденные распоряжением ОАО “РЖД” от 26 августа 2011г. №1881 р
3. Инструкция о порядке организации и использования ремонтно- оперативной радиосвязи, подвижной связи общего пользования в технологических процессах ОАО “РЖД”, утвержденная распоряжением ОАО “РЖД” от 18 июля 2011г. №1564 р

п. 105 ИСПОЛЬЗОВАНИЕ РЕМОНТНО-ОПЕРАТИВНОЙ РАДИОСВЯЗИ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ РЕЧЕВЫХ СООБЩЕНИЙ

ДВУСТОРОННЯЯ СВЯЗЬ МЕЖДУ РАБОТНИКАМИ РЕМОНТНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ С РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОТ, РУКОВОДИТЕЛЯ РАБОТ С МАШИНИСТАМИ ЛОКОМОТИВОВ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, УЧАСТВУЮЩИМИ В РЕМОНТНЫХ РАБОТАХ.

ПЕРЕЧЕНЬ УЧАСТКОВ, ОБОРУДУЕМЫХ РЕМОНТНО-ОПЕРАТИВНОЙ РАДИОСВЯЗЬЮ, ПЕРЕЧЕНЬ ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ И ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ).

п. 106 ПРИМЕНЕНИЕ УСТРОЙСТВ ДОКУМЕНТИРОВАННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ДЕЙСТВИЙ ДЕЖУРНОГО И ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПЕРСОНАЛА

УСТРОЙСТВА ДОКУМЕНТИРОВАННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ПЕРЕГОВОРОВ И (ИЛИ) ВИДЕОРЕГИСТРАЦИИ ДЕЙСТВИЙ ДЕЖУРНОГО И ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПЕРСОНАЛА ПРИМЕНЯЮТСЯ ДЛЯ ОСНАЩЕНИЯ РАБОЧИХ МЕСТ ПО РЕШЕНИЮ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

ПОРЯДОК ОСНАЩЕНИЯ РАБОЧИХ МЕСТ И ПРИМЕНЕНИЯ УСТРОЙСТВ ДОКУМЕНТИРОВАННОЙ РЕГИСТРАЦИИ ПЕРЕГОВОРОВ И (ИЛИ) ВИДЕОРЕГИСТРАЦИЙ ДЕЙСТВИЙ ДЕЖУРНОГО И ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПЕРСОНАЛА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. О формировании и утверждении переченя участков железных дорог ОАО «РЖД», оборудованных ремонтно-оперативной радиосвязью, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 14 июля 2011 г № 1533р
2. Инструкция по пользованию системой видео/аудио регистрации действий дежурного-диспетчерского персонала в диспетчерских центрах управления и на железнодорожных станциях ОАО «РЖД» утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 июля 2022 г. №1919/р
3. Инструкция по пользованию системой документированной регистрации служебных переговоров в диспетчерских центрах управления и на железнодорожных станциях ОАО «РЖД» утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 апреля 2022 г. № 1178/р

п. 107,108 ТРЕБОВАНИЯ К ПОДКЛЮЧЕНИЮ ТЕЛЕФОНОВ К ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

УСТРОЙСТВАМИ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ДОЛЖНЫ ОБОРУДОВАТЬСЯ ПОМЕЩЕНИЯ:

- дежурных по железнодорожным станциям
- дежурных по паркам железнодорожных станций
- диспетчеров: поездных, маневровых, станционных, локомотивных
- операторов железнодорожных станций
- дежурных по эксплуатационным локомотивным и мотор-вагонным депо, подменным пунктам
- энергодиспетчеров и диспетчеров подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики
- сменных инженеров подразделений связи

технологическая радиосвязь

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ поездной диспетчерской, поездной межстанционной, стрелочной связи, поездной и станционной радиосвязи и двусторонней парковой связи технологической электросвязи для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов, за исключением экстренных случаев.

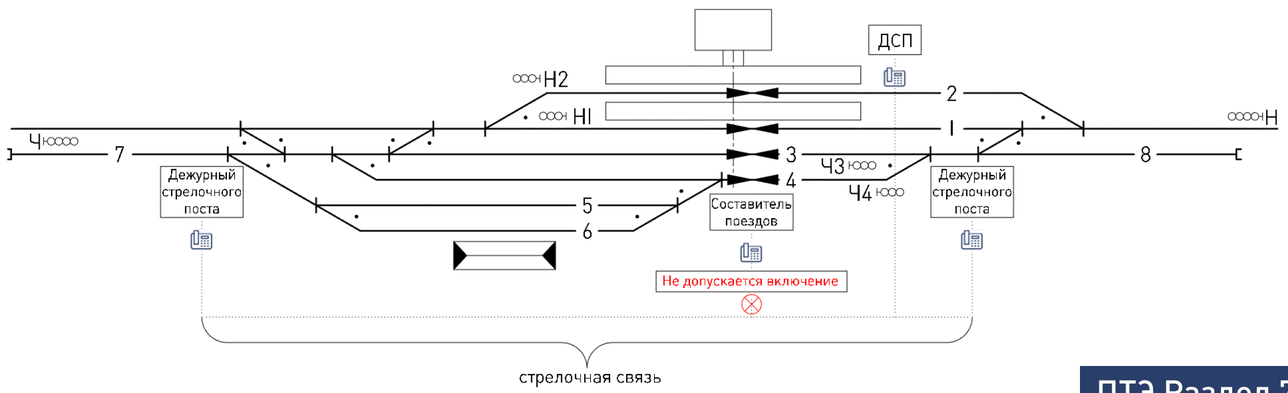
ПРИ НАЛИЧИИ ТЕХНИЧЕСКОЙ ВОЗМОЖНОСТИ ДОПУСКАЕТСЯ

временно включать в провода и каналы поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны:

- машинистов поездов и водителей дрезин (при вынужденной остановке)
- начальников восстановительных и пожарных поездов (караулов)
- электромехаников подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи
- руководителей восстановительных, путевых работ
- руководителей работ по устройствам электроснабжения

в порядке устанавливаемом **локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).**

К ПОЕЗДНОЙ МЕЖСТАНЦИОННОЙ СВЯЗИ ПОДКЛЮЧАЮТСЯ ТОЛЬКО ТЕЛЕФОНЫ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, А НА УЧАСТКАХ С АВТОБЛОКИРОВКОЙ – ТЕЛЕФОНЫ ПЕРЕГОННОЙ СВЯЗИ И ДЕЖУРНЫХ ПО ПЕРЕЕЗДАМ



НЕ ДОПУСКАЕТСЯ включение в сеть стрелочной связи телефонов, кроме телефонов станционных постов централизации, стрелочных постов и дежурного по железнодорожной станци

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция о порядке пользования перегонной связью на сети железных дорог ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 3 июля 2009 г. № 1417р
2. Порядок включения временных абонентов в поездную диспетчерскую связь, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 9 августа 2011 г. № 1767/р

ПТЭ Раздел 7
Лист 57

п. 109 ОБСЛУЖИВАНИЕ УСТРОЙСТВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

ПЕРЕЧЕНЬ ЗАКРЫТЫХ И ПЛОМБИРУЕМЫХ УСТРОЙСТВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает порядок контроля наличия пломб и порядок вскрытия распорядительных и абонентских аппаратов (устройств) технологической железнодорожной электросвязи.

ПЛАНОВЫЕ РАБОТЫ по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической железнодорожной электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, производятся в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). В случаях, когда при выполнении таких работ необходимо обеспечить перерыв работы технологической электросвязи, который может повлиять на движение поездов, их выполнение производится с согласия дежурного по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – с согласия диспетчера поездного.

ДЕЙСТВИЕ ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ И СИСТЕМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕСПРОВОДНОЙ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ НА УЧАСТКАХ ИНФРАСТРУКТУРЫ ПРОВЕРЯЕТСЯ с использованием вагона-лаборатории радиосвязи и (или) других технических средств с регистрацией результатов в порядке, устанавливаемом локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Перечень закрытых и пломбируемых устройств технологической электросвязи, порядок контроля наличия пломб и порядок вскрытия пломб распорядительных и абонентских аппаратов (устройств) технологической железнодорожной электросвязи, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 26 июля 2022 г. №1927/р
2. Порядок организации и производства работ по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов технологической железнодорожной электросвязи, связанных с обеспечением безопасности движения поездов, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 10.04.2023 г. № 858/р

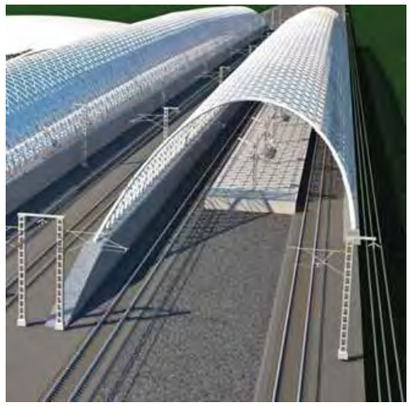
п. 110 - 112 ЦИФРОВЫЕ СИСТЕМЫ ПЕРЕДАЧИ ДАННЫХ

ПОЕЗДНАЯ РАДИОСВЯЗЬ И БЕСПРОВОДНАЯ ПЕРЕДАЧА ДАННЫХ ПРИ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ОТ 140 ДО 250 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ

цифровыми системами технологической железнодорожной электросвязи,
а также цифровыми системами технологической радиосвязи,

КОТОРЫМИ ОБОРУДУЮТСЯ:

инфраструктура



локомотивы

мотор-вагонный подвижной состав

скоростных и высокоскоростных железнодорожных линий
обеспечивающими в соответствии с требованиями по безопасности
и электромагнитной совместимости

НА ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЛИНИЯХ ПОЕЗДНАЯ РАДИОСВЯЗЬ

ГЕКТОМЕТРОВОГО
(2 МГц)
радиочастотного
диапазона

МЕТРОВОГО
(160 МГц)
радиочастотного
диапазона

используется в качестве **резерва** цифровых систем поездной радиосвязи

Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом устанавливает порядок измерения уровней радиопомех в радиоканале поездной радиосвязи и системы беспроводной передачи данных на скоростных и высокоскоростных линиях.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция о порядке проверки действия и контроля параметров поездной радиосвязи ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 8 апреля 2010 г. № 751р

п. 113,114 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ НА СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ

ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ УСТАНАВЛИВАЕТ ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ОБЪЕМЫ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, РЕМОНТА СРЕДСТВ И СООРУЖЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ, С УЧЕТОМ

- анализа статистики сбоев за предыдущие периоды и отказов работы объекта
- требований к качеству предоставляемых услуг на участке

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ НА СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЯХ ВЫПОЛНЯЕТСЯ НА ОСНОВАНИИ АНАЛИЗА ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ:

- систем связи
- устройств связи
- сооружений связи

полученных с использованием средств контроля их рабочих характеристик, управления качеством передачи и статистики возникновения неисправностей

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту объектов железнодорожной электросвязи ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2185/р

РАЗДЕЛ 8

ПТЭ

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

п. 115, 116, 117 ТРЕБОВАНИЯ К УСТРОЙСТВАМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

УСТРОЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТ НАДЕЖНОЕ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ:

• электроподвижного состава (включая мотор-вагонный подвижной состав) для движения поездов с нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования);

• устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи и вычислительной техники не менее чем от двух независимых источников электроснабжения. Переход этих источников с основной системы электроснабжения на резервную и (или) наоборот осуществляется автоматически за время не более 1,3 с.

До переустройства систем железнодорожного электроснабжения допускается выполнять переход с основной системы на резервную и (или) обратно за время, установленное локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

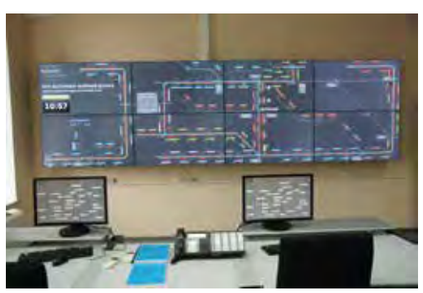
УСТРОЙСТВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТ НАДЕЖНОЕ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ:

- электроподвижного состава (включая мотор-вагонный подвижной состав) для движения поездов с нормами массы, скоростями и интервалами между ними при установленных размерах движения в соответствии с локальным нормативным актом
- устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, технологической железнодорожной электросвязи и вычислительной техники не менее чем от двух независимых источников электроснабжения

электроподвижной состав

устройство технологической железнодорожной электросвязи

вычислительная техника



устройство железнодорожной автоматики и телемеханики

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает назначенный срок службы принадлежащих им объектов железнодорожного электроснабжения и порядок его продления на основании технической документации изготовителей (разработчиков) устройств электроснабжения.

Порядок оснащения объектов железнодорожной автоматики, телемеханики и связи источниками резервного электропитания, нормы их содержания и минимальное время работы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Технический регламент Таможенного союза «О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта» (ТР ТС 003/2011)

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 32192-2013. Надежность в железнодорожной технике. Основные понятия. Термины и определения
2. ГОСТ 32895-2014 Электрификация и электроснабжение железных дорог

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. СТО РЖД 08.025-2015 «Устройства электропитания железнодорожной автоматики и телемеханики. Технические требования»

п. 118 ТЯГОВОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ

НАПРЯЖЕНИЕ НА ТОКОПРИЕМНИКЕ электроподвижного состава должно быть

- **ПЕРЕМЕННЫЙ ТОК**
  - не более **29 кВ**
  - не менее **21 кВ**
- **ПОСТОЯННЫЙ ТОК**
  - не более **4 кВ**
  - не менее **2,7 кВ**

Допускается напряжение на токоприемнике электроподвижного состава **не менее 19 кВ** при переменном токе и **не менее 2,4 кВ** – при постоянном токе в случаях, устанавливаемых владельцем инфраструктуры

п. 119 ТРЕБОВАНИЯ К УСТРОЙСТВАМ ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ

НОМИНАЛЬНОЕ НАПРЯЖЕНИЕ СИСТЕМЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ПЕРЕМЕННОГО ТОКА на устройствах железнодорожной автоматики, телемеханики и связи

- **ПРИ ОДНОФАЗНОМ ЭЛЕКТРОПИТАНИИ** → **220 В***
- **ПРИ ТРЕХФАЗНОМ ЭЛЕКТРОПИТАНИИ** → **380 В**

Отклонения напряжения от указанных величин допускается не более ± 10 %

* 110В в отдельных случаях

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. Свод правил 224.1326000.2014 «Тяговое электроснабжение железной дороги», утвержденные приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 года № 330.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. СТО РЖД 08.025-2015 «Устройства электропитания железнодорожной автоматики и телемеханики. Технические требования»

п. 120 ЗАЩИТА ОТ ТОКОВ КОРОТКОГО ЗАМЫКАНИЯ, ПЕРЕНАПРЯЖЕНИЙ И ПЕРЕГРУЗОК

Устройства железнодорожного электроснабжения должны защищаться от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные, и перегрузок сверх установленных норм. В точках подключения нагрузки владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования) в соответствии с проектной и эксплуатационной документацией должна обеспечиваться селективность защиты устройств железнодорожного электроснабжения и электрооборудования потребителей от токов короткого замыкания, перенапряжений, включая атмосферные и коммутационные.

Металлические подземные сооружения, металлические и железобетонные мосты, путепроводы, опоры контактной сети, светофоры, гидроколонки, металлические устройства, объекты, конструкции и сооружения инфраструктуры, находящиеся в районе линий, электрифицированных на постоянном токе, защищаются 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 железнодорожной автоматики и телемеханики.

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

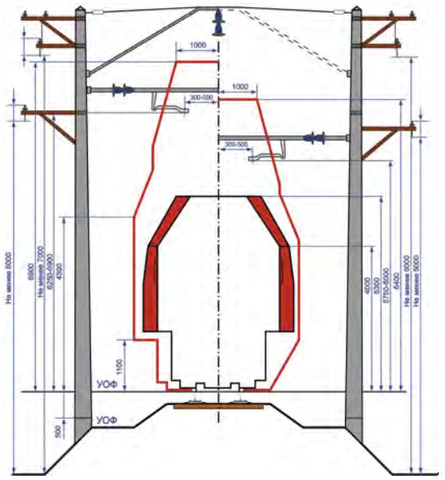
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. СТО РЖД 07.021.1-2019 «Защита систем электроснабжения железной дороги от коротких замыканий и перегрузки. Часть 1. Общие принципы и правила построения защит, блокировок и автоматики в системах электроснабжения»;
2. СТО РЖД 07.021.6—2019 «Защита систем электроснабжения железной дороги от коротких замыканий и перегрузки. Часть 6. Методика выбора уставок защит силовых трансформаторов тяговых подстанций, автотрансформаторных пунктов и трансформаторных подстанций»
3. СТО РЖД 07.021.2-2015 «Защита систем электроснабжения железной дороги от коротких замыканий и перегрузки. Часть 2. Методика выбора алгоритмов действия, уставок блокировок и выдержек времени автоматики в системе тягового электроснабжения»;
4. СТО РЖД 07.021.3-2015 «Защита систем электроснабжения железной дороги от коротких замыканий и перегрузки. Часть 3. Методика выбора алгоритмов действия, уставок блокировок и выдержек времени автоматики в системе электроснабжения нетяговых потребителей»;
5. СТО РЖД 07.021.4-2015 «Защита систем электроснабжения железной дороги от коротких замыканий и перегрузки. Часть 4. Методика выбора уставок защит в системе тягового электроснабжения переменного тока»;
6. СТО РЖД 07.021.5-2018 «Защита систем электроснабжения железной дороги от коротких замыканий и перегрузки. Часть 5. Методика выбора уставок защит в системе тягового электроснабжения постоянного тока»

п. 121-123 ВЫСОТА ПОДВЕСА КОНТАКТНОГО ПРОВОДА. РАЗМЕЩЕНИЕ ОПОР КОНТАКТНОЙ СЕТИ

ВЫСОТА ПОДВЕСА КОНТАКТНОГО ПРОВОДА

- Вне искусственных сооружений
  - На перегонах и железнодорожных станциях **не менее 5750 мм**
  - на железнодорожных переездах **не менее 6000 мм**
- В пределах искусственных сооружений
  - для контактной сети постоянного тока с номинальным напряжением 3 кВ **не менее 5550 мм**
  - для контактной сети переменного тока с номинальным напряжением 25 кВ **не менее 5570 мм**



Высота подвеса контактного провода должна быть **не более 6800 мм**

В пределах искусственных сооружений расстояние от токоведущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и железнодорожного подвижного состава должно быть **не менее 200 мм** на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и **не менее 270 мм** – на переменном токе.

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 32679-2014. Контактная сеть железной дороги. Технические требования и методы контроля;
2. ГОСТ 9238-2013. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений.

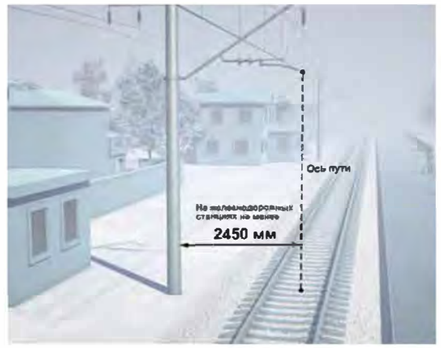
Расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети на перегонах и железнодорожных станциях должна быть **не менее 3100 мм**.

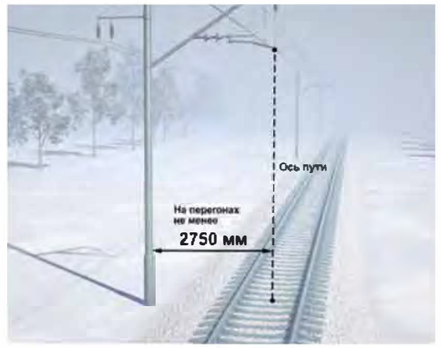
Опоры в выемках должны устанавливаться **вне пределов кюветов**.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине не менее 100 м) расстояние от оси крайнего железнодорожного пути до внутреннего края опор контактной сети должна быть не **менее 5700 мм**. Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования) локальным нормативным актом устанавливает перечень мест с особо сильно снегозаносимыми выемками.

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 указанные выше расстояния увеличиваются в соответствии с габаритным уширением, установленным для опор контактной сети.



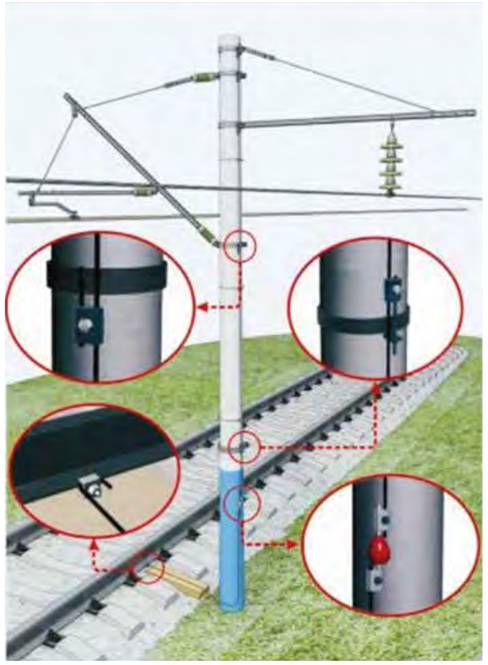


п. 124 ЗАЗЕМЛЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, отдельно стоящие металлические конструкции, расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящиеся под напряжением, заземляются.

Все расположенные в зоне влияния контактной сети и воздушных линий переменного тока металлические сооружения, на которых возникают опасные напряжения, заземляются.

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



заземление опоры контактной сети

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. Свод правил СП 224.1326000.2014 «Тяговое электроснабжение железной дороги», утвержденный приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 г. № 330;

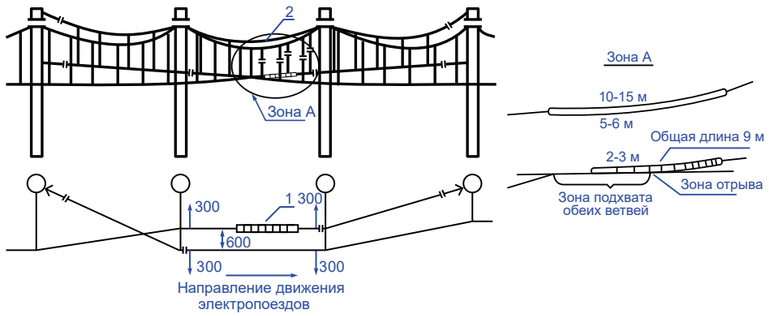
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по заземлению устройств электроснабжения на электрифицированных железных дорогах, утвержденная МПС России от 10 июня 1993 г. № ЦЭ-191 (редакция от 4 июля 2000 г.)

п. 125-127 СЕКЦИОНИРОВАНИЕ КОНТАКТНОЙ СЕТИ

Контактная сеть должна разделяться на секции при помощи изолирующих сопряжений анкерных участков (обеспечивающих электрическую независимость смежных секций), нейтральных вставок, секционных и секционирующих изоляторов, разъединителей.

Линии электропередачи автоблокировки и продольного электроснабжения напряжением свыше 1000 В должны разделяться на секции с помощью секционирующих изоляторов и (или) разъединителей.



Общий вид защитного устройства на изолирующем сопряжении:
1 - защитные полосы
2 - изолирующие покрытия на несущем тросе

Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного технологического электроснабжения определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Порядок выверки схемы питания и секционирования контактной сети и линий электропередачи устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

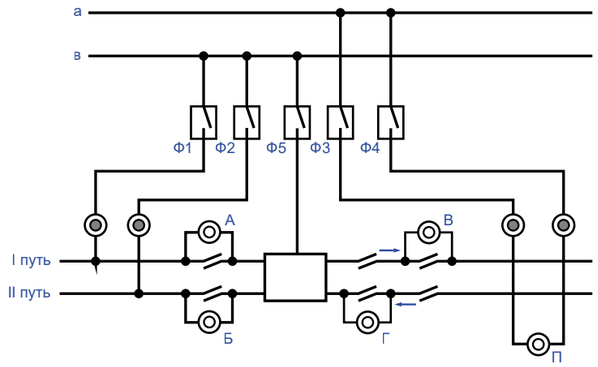
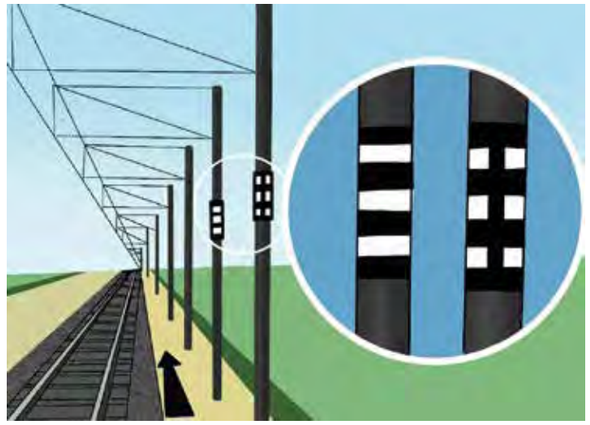
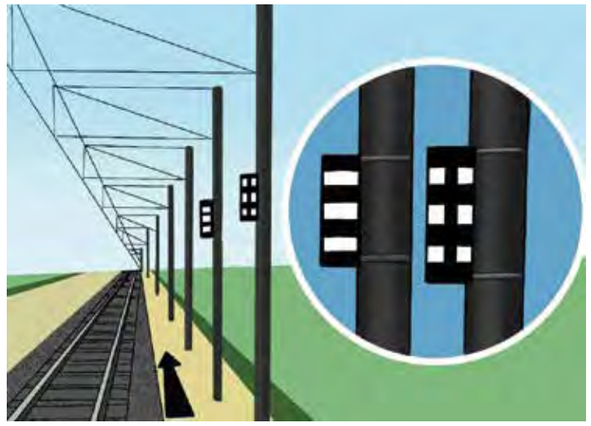


Схема питания и секционирования контактной сети на линиях переменного тока

Опоры контактной сети, ограничивающие пролет с изолирующим сопряжением (в том числе выполненным в виде секционного изолятора), должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.





Переключение разъединителей контактной сети электровозных и мотор-вагонных депо, экипировочных устройств, железнодорожных путей, специализированных для осмотра оборудования электроподвижного состава, установленного на крыше, производится уполномоченными лицами владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования). Переключение остальных разъединителей производится по указанию энергодиспетчера.

Приводы секционных разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, выключателей и разъединителей линий электропередачи, запирания приводов разъединителей на замки, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. СТО РЖД 15.013-2021. Система управления охраной труда в ОАО «РЖД». Электрическая безопасность. Общие положения

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок подготовки и обновления схем питания и секционирования железнодорожной контактной сети и предназначенных для электроснабжения нетяговых потребителей линий электропередачи, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 9 ноября 2021 г. № 2384/р.
3. Инструкция энергодиспетчера, управляющего электроустановками дистанции электроснабжения, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2013 г. № 2802р.

п. 128 ВЫСОТА ПОДВЕСА ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ НАПРЯЖЕНИЕМ СВЫШЕ 1000 В

РАССТОЯНИЕ ОТ НИЖНЕЙ ТОЧКИ ПРОВОДОВ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ НАПРЯЖЕНИЕМ СВЫШЕ 1000 В ДО ПОВЕРХНОСТИ ЗЕМЛИ ПРИ МАКСИМАЛЬНОЙ СТРЕЛЕ ПРОВЕСА ДОЛЖНО БЫТЬ:

ПРИ ПЕРЕСЕЧЕНИЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ РАССТОЯНИЕ ОТ НИЖНЕЙ ТОЧКИ ПРОВОДОВ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ НАПРЯЖЕНИЕМ СВЫШЕ 1000 В ДО УРОВНЯ ВЕРХА ГОЛОВКИ РЕЛЬСА НЕ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ДОЛЖНО БЫТЬ:

НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЛИНИЯХ ЭТО РАССТОЯНИЕ ДО ПРОВОДОВ КОНТАКТНОЙ СЕТИ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ УРОВНЯ НАПРЯЖЕНИЯ ПЕРЕСЕКАЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ ЛИНИЙ ЭЛЕКТРОПЕРЕДАЧИ В СООТВЕТСТВИИ С ПРОЕКТНОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

РАЗДЕЛ 9

ПТЭ

ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

п. 129,130 ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДОЛЖЕН:

- соответствовать требованиям по охране труда, экологической и пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам в сроки, установленные ремонтной и эксплуатационной документацией
- содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта
- проходить планово-предупредительные виды ремонта
- проходить техническое обслуживание

владелец железнодорожного подвижного состава

ОТВЕТСТВЕННЫМИ ЗА СОДЕРЖАНИЕ В ИСПРАВНОМ ТЕХНИЧЕСКОМ СОСТОЯНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СОБЛЮДЕНИЕ ПЕРИОДИЧНОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫХ РЕМОНТОВ, ЗА СОБЛЮДЕНИЕ НАЗНАЧЕННОГО СРОКА СЛУЖБЫ (РЕСУРСА) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЯВЛЯЮТСЯ ВЛАДЕЛЬЦЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

НА ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЕГО СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ

- с истекшим назначенным сроком службы (ресурсом) железнодорожного подвижного состава, за исключением железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования без выхода на железнодорожные пути общего пользования
- с нечитаемыми, неразличимыми или отсутствующими маркировкой, идентификационными номерами или приемочными клеймами, когда наличие таких маркировки, идентификации или нанесения приемочного клейма обязательны
- имеющих неисправности, угрожающие безопасности движения железнодорожного транспорта в соответствии с Правилами
- не прошедших пономерной учет и не учтеных в соответствующих автоматизированных базах данных

ЗАПРЕЩАЕТСЯ УСТАНОВКА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ДЕТАЛЕЙ И УЗЛОВ, НАЗНАЧЕННЫЙ СРОК СЛУЖБЫ (РЕСУРС) КОТОРЫХ ИСТЕК (ПРИ ЕГО НАЛИЧИИ).

ВНЕСЕНИЕ ИЗМЕНЕНИЙ В КОНСТРУКЦИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЭКСПЛУАТИРУЕМОГО НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ВЛИЯЮЩИХ НА ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ, ДОПУСКАЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВОМ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И ЕВРАЗИЙСКОГО ЭКОНОМИЧЕСКОГО СОЮЗА

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Технический регламент ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава»
2. Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрщику вагонов), утверждена Протоколом от 21-22 мая 2009 г. № 50 Совета по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества
3. Порядок продления назначенного срока службы локомотивов, установленный в Положении П.15.01-2009, утвержденном Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества (протокол от 20 – 21.10.2010 № 53)
4. Правила эксплуатации и пономерного учета собственных грузовых вагонов, утвержденные на шестьдесят восьмом заседании Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества от 17-18 мая 2018 г.
5. Административный регламент предоставления государственной услуги продления сроков службы железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, установленный приказом Минтранса России от 11 декабря 2015 г. № 358
6. Правила пономерного учета железнодорожного подвижного состава, утвержденные приказом Федерального агентства железнодорожного транспорта от 14.04.2022 г.

ОСУЩЕСТВЛЯЕТ КОНТРОЛЬ СОБЛЮДЕНИЯ УКАЗАННЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЕГО СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ

владелец инфраструктуры (владелец железнодородных путей необщего пользования)

ПТЭ Раздел 9
Лист 70

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о планово-предупредительном ремонте моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2016 г. № 2585р;
2. Положение о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2016 г. № 2796р;
3. Система планово-предупредительного ремонта специального железнодорожного подвижного состава и механизмов инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 марта 2014 г. № 659р.

п. 131 ВКЛЮЧЕНИЕ В ПОЕЗДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ИМЕВШЕГО СХОД С РЕЛЬСОВ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В ПОЕЗДА НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ИМЕВШИЙ СХОД С РЕЛЬСОВ, ДО ЕГО ОСМОТРА И ПРИЗНАНИЯ ГОДНЫМ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ

ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ИМЕВШЕГО СХОД С РЕЛЬСОВ, ПРОИЗВОДИТСЯ ЕГО КОМИССИОННЫЙ ОСМОТР ПО РЕЗУЛЬТАТАМ КОТОРОГО ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ВКЛЮЧЕНИЯ ТАКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПОЕЗД

ЛИЦО, УТВЕРЖДАЮЩЕЕ СОСТАВ КОМИССИИ ПО ВКЛЮЧЕНИЮ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ИМЕВШЕГО СХОД С РЕЛЬСОВ, В ПОЕЗДА, СЛЕДУЮЩИЕ

ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ	ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ С УЧАСТИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА	ВЛАДЕЛЕЦ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ С УЧАСТИЕМ ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

ПОРЯДОК ПЕРЕДИСЛОКАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ИМЕВШЕГО СХОД С РЕЛЬСОВ, ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) И ДОЛЖЕН ПРЕДУСМАТРИВАТЬ МЕРЫ, ГАРАНТИРУЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ТАКОГО СОСТАВА

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок передислокации локомотивов, имевших сход с рельсов, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1959/р

п. 132 ИСТОРИЧЕСКИЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ДОПУСКАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПРЕДСТАВЛЯЮЩЕГО ИСТОРИЧЕСКУЮ ЦЕННОСТЬ, ВЫПУСК КОТОРОГО ПРЕКРАЩЕН, А НАЗНАЧЕННЫЙ СРОК СЛУЖБЫ - ИСТЕК ИЛИ НЕ БЫЛ УСТАНОВЛЕН ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ

ДЛЯ ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ВОЗМОЖНОСТИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ИСТОРИЧЕСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НЕОБХОДИМО:

1. провести техническое диагностирование с целью определения его остаточного ресурса до перехода в предельное состояние
2. выполнить ремонт для восстановления технических характеристик до нормативных значений в соответствии с ремонтной документацией и Правилами

ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА ОСНОВАНИИ ДАННЫХ ПОНОМЕРНОГО УЧЕТА ДОЛЖЕН ВЕСТИ УЧЕТ ИСТОРИЧЕСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЭКСПЛУАТИРУЕМОГО НА ИНФРАСТРУКТУРЕ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ИСТОРИЧЕСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДОПУСКАЕТСЯ ПРИ ОДНОВРЕМЕННОМ ВЫПОЛНЕНИИ СЛЕДУЮЩИХ УСЛОВИЙ

- ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ИСПРАВНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ВЫПОЛНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ПО ОХРАНЕ ТРУДА И ПОЖАРНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ
- ОБОРУДОВАНИЯ ТЯГОВОГО ИСТОРИЧЕСКОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СРЕДСТВАМИ РАДИОСВЯЗИ, СОВМЕСТИМЫМИ СО СРЕДСТВАМИ РАДИОСВЯЗИ ИНФРАСТРУКТУРЫ НА УЧАСТКАХ ОБРАЩЕНИЯ
- НАЛИЧИЯ ИДЕНТИФИКАЦИОННОГО НОМЕРА

ЭКСПЛУАТАЦИЯ ИСТОРИЧЕСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ДОПУСКАЕТСЯ В ИСТОРИЧЕСКИХ ПОЕЗДАХ ИЛИ ДЛЯ УЧАСТИЯ В ИСТОРИЧЕСКИХ МЕРОПРИЯТИЯХ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководство по определению возможного срока эксплуатации железнодорожного подвижного состава «исторического», и порядка его допуска на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 16 февраля 2022 г. № 366р

ПТЭ Раздел 9
Лист 72

ПОРЯДОК ДОПУСКА К ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ВКЛЮЧЕНИЯ В ПЕРЕЧЕНЬ ИСТОРИЧЕСКОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ПОДТВЕРЖДЕНИЯ ЕГО ИСПРАВНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

п. 133 ТРЕБОВАНИЯ К ВЕДЕНИЮ ПАСПОРТА ИЛИ ФОРМУЛЯРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

НА КАЖДУЮ ЕДИНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ВЕДЕТСЯ ПАСПОРТ (ТЕХНИЧЕСКИЙ ПАСПОРТ) ИЛИ ФОРМУЛЯР (ПРИ НАЛИЧИИ) В БУМАЖНОМ И (ИЛИ) ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ, СОДЕРЖАЩИЙ

1 **СВЕДЕНИЯ О ЕГО ВВОДЕ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ**

2 **ОТМЕТКУ О**

- ПРИЕМКЕ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ИНСПЕКТОРСКОГО КОНТРОЛЯ (ПРИ ЕГО ПРОВЕДЕНИИ)
- ТИПАХ ОБОРУДОВАНИЯ
- МОДЕРНИЗАЦИИ И ПРОВЕДЕННЫХ ПЛАНОВЫХ РЕМОНТАХ,
- КОМПЛЕКТАЦИИ НОМЕРНЫМИ СОСТАВНЫМИ ЧАСТЯМИ В СЛУЧАЕ, ЕСЛИ НАЛИЧИЕ ДАННОЙ ИНФОРМАЦИИ ПРЕДУСМОТРЕНО В ПАСПОРТЕ (ТЕХНИЧЕСКОМ ПАСПОРТЕ) ИЛИ ФОРМУЛЯРЕ (ПРИ НАЛИЧИИ)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о паспорте (формуляре), утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 9 августа 2011 г. № 1772р.

п. 134 ТРЕБОВАНИЯ К ВЕДЕНИЮ ПАСПОРТА ИЛИ ФОРМУЛЯРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

РЕМОНТ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПРОВОДИМЫЙ В РАМКАХ СЕРВИСНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ВЫПОЛНЯЕТСЯ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ, ИМЕЮЩИХ УСЛОВНЫЙ НОМЕР КЛЕЙМЕНИЯ, ПОЛУЧЕННЫЙ НА СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ВИД РАБОТ

ДАННОЕ ТРЕБОВАНИЕ НЕ РАСПРОСТРАНЯЕТСЯ НА РЕМОНТ ТЯГОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ОБРАЩАЮЩЕГОСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ БЕЗ ПРАВА ВЫХОДА НА ИНФРАСТРУКТУРУ

НА КАЖДУЮ ЕДИНИЦУ ВНОВЬ ИЗГОТОВЛЕННОГО, МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ИЛИ ПРОШЕДШЕГО РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРЕДПРИЯТИЕМ, ВЫПОЛНИВШИМ ДАННЫЕ ВИДЫ РАБОТ, ОФОРМЛЯЕТСЯ ДОКУМЕНТ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЙ ЕГО ПРИЕМКУ:

1. уведомление о приемке формы ВУ-36 - для вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава, а также для грузовых вагонов, прошедших ремонт
2. документы, подтверждающие приемку пассажирских вагонов, локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, прошедших ремонт, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)

ОТВЕТСТВЕННЫМИ ЗА КАЧЕСТВО ВЫПОЛНЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И РЕМОНТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЕГО СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ ЯВЛЯЮТСЯ ПРЕДПРИЯТИЯ, НЕПОСРЕДСТВЕННО ИХ ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИЕ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о допуске моторвагонного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» после изготовления, модернизации и ремонта, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022года № 1968/р
2. Правила эксплуатации специального подвижного состава, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. №2676р
3. Руководство по аттестации организаций на право производства технического обслуживания и ремонта специального железнодорожного подвижного состава, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 29 августа 2017 г. № 1737р
4. Порядок допуска локомотивов, принадлежащих ОАО «РЖД» на пути общего пользования в условиях полного сервисного обслуживания, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 10 сентября 2014 г. № 2148.

ПРЕДПРИЯТИЕ, ОФОРМИВШЕЕ ДОКУМЕНТ, ПОДТВЕРЖДАЮЩИЙ ПРИЕМКУ, ПОДТВЕРЖДАЕТ СООТВЕТСТВИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ ВЫПУСКЕ ЕГО В ЭКСПЛУАТАЦИЮ

ТРЕБОВАНИЯМ КОНСТРУКТОРСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ - ВНОВЬ ИЗГОТОВЛЕННОГО ИЛИ МОДЕРНИЗИРОВАННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ТРЕБОВАНИЯМ РЕМОНТНОЙ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ (В ЧАСТИ ТРЕБОВАНИЙ К РЕМОНТУ) - ПРОШЕДШЕГО РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ПРЕДПРИЯТИЕ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩЕЕ ИЗГОТОВЛЕНИЕ, МОДЕРНИЗАЦИЮ ИЛИ РЕМОНТ СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЯВЛЯЕТСЯ ОТВЕТСТВЕННЫМ ЗА ИХ СООТВЕТСТВИЕ КОНСТРУКТОРСКОЙ (ПРИ ИЗГОТОВЛЕНИИ И МОДЕРНИЗАЦИИ) ИЛИ РЕМОНТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ (ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РЕМОНТА) ПРИ ВЫПУСКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ.

ПТЭ Раздел 9
Лист 74

п. 135 ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

владелец железнодорожной инфраструктуры

ОТВЕТСТВЕННЫМ ЗА ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) ВНОВЬ ИЗГОТОВЛЕННОГО, МОДЕРНИЗИРОВАННОГО, ПРОШЕДШЕГО ПЛАНОВЫЙ РЕМОНТ (В СООТВЕТСТВИИ С РЕМОНТНОЙ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЯВЛЯЕТСЯ ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЕЦ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ

1. **ПРИ НАЛИЧИИ ДОКУМЕНТОВ ОБ ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОДТВЕРЖДЕНИИ СООТВЕТСТВИЯ, ДОКУМЕНТА, ПОДТВЕРЖДАЮЩЕГО ЕГО ПРИЕМКУ**

2. **ПОСЛЕ ЕГО ОСМОТРА, В ХОДЕ КОТОРОГО ПРОВОДИТСЯ:**

   - СВЕРКА ТЕХНИЧЕСКИХ И ЭКСПЛУАТАЦИОННЫХ ХАРАКТЕРИСТИК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА С УКАЗАННЫМИ В ПАСПОРТЕ (ТЕХНИЧЕСКОМ ПАСПОРТЕ) ИЛИ ФОРМУЛЯРЕ (ПРИ НАЛИЧИИ)
   - СВЕРКА ИДЕНТИФИКАЦИОННЫХ НОМЕРОВ СОСТАВНЫХ ЧАСТЕЙ, ОПРЕДЕЛЕННЫХ ДАННЫМИ ИНФОРМАЦИОННЫХ СИСТЕМ УЧЕТА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА С ИХ ФАКТИЧЕСКИМ НАЛИЧИЕМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ

3. **ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ОСМОТРА ОФОРМЛЯЕТСЯ АКТ ДОПУСКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА К ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПОСЛЕ ИЗГОТОВЛЕНИЯ, МОДЕРНИЗАЦИИ, РЕМОНТА**

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила допуска, впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением от 24 января 2017 г. №130р
2. Положение о допуске пассажирских вагонов к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» после изготовления, модернизации и ремонта, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 августа 2019 г. №1745/р
3. Положение о допуске грузового вагона на инфраструктуру ОАО «РЖД» после плановых видов ремонта № 787-2015 ПКБ ЦВ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 08 июня 2016 г. №1097р
4. Положения о допуске грузового вагона на инфраструктуру ОАО «РЖД» после проведения планового вида ремонта (ТР-2) № 939-2022 ПКБ ЦВ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 11 июля 2022 г. №1799/р
5. Положение о порядке допуска специального железнодорожного подвижного состава сторонних организаций на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 23 января 2020 г. № 122/р
6. Положение о допуске моторвагонного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» после изготовления, модернизации и ремонта, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1968р
7. Положение о допуске моторвагонного железнодорожного подвижного состава и локомотивных бригад перевозчиков на железнодорожные пути общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД» в пригородном сообщении, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 августа 2016 г. № 1655р
8. Технология организации работы по оформлению первичных, перевозочных документов и оказанию дополнительных услуг при допуске грузовых вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 3 декабря 2018 г. № 2565/р

п. 135 ДОПУСК К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

владелец железнодорожной инфраструктуры

Выявляет несоответствия (несоответствий) требованиям, установленным настоящим пунктом

Указывает их в Акте допуска

Локальным нормативным актом определяет порядок организации допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре, содержащим

- **требования к месту допуска**
- **требования к оснащению места допуска**

железнодорожный подвижной состав повторно предъявляется к осмотру для допуска к эксплуатации на инфраструктуре

после устранения несоответствий

владелец железнодорожных путей необщего пользования

ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ОПРЕДЕЛЯЕТ ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДОПУСКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, КОТОРЫЙ СОДЕРЖИТ В СЕБЕ ТРЕБОВАНИЯ К МЕСТУ ДОПУСКА И ЕГО ОСНАЩЕНИЮ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила допуска, впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением от 24 января 2017 г. №130р
2. Положение о допуске пассажирских вагонов к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» после изготовления, модернизации и ремонта, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 августа 2019 г. №1745/р
3. Положение о допуске грузового вагона на инфраструктуру ОАО «РЖД» после плановых видов ремонта № 787-2015 ПКБ ЦВ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 08 июня 2016 г. №1097р
4. Положения о допуске грузового вагона на инфраструктуру ОАО «РЖД» после проведения неплановго вида ремонта (ТР-2) № 939-2022 ПКБ ЦВ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 11 июля 2022 г. №1799/р
5. Положение о порядке допуска специального железнодорожного подвижного состава сторонних организаций на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 23 января 2020 г. № 122/р
6. Положение о допуске моторвагонного подвижного состава к эксплуатации на инфраструктуре ОАО «РЖД» после изготовления, модернизации и ремонта, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1968р
7. Положение о допуске моторвагонного железнодорожного подвижного состава и локомотивных бригад перевозчиков на железнодорожные пути общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД» в пригородном сообщении, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 августа 2016 г. № 1655р
8. Технология организации работы по оформлению первичных, перевозочных документов и оказанию дополнительных услуг при допуске грузовых вагонов на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 3 декабря 2018 г. № 2565/р

ПТЭ Раздел 9
Лист 76

п. 136 МАРКИРОВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И НАДПИСИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

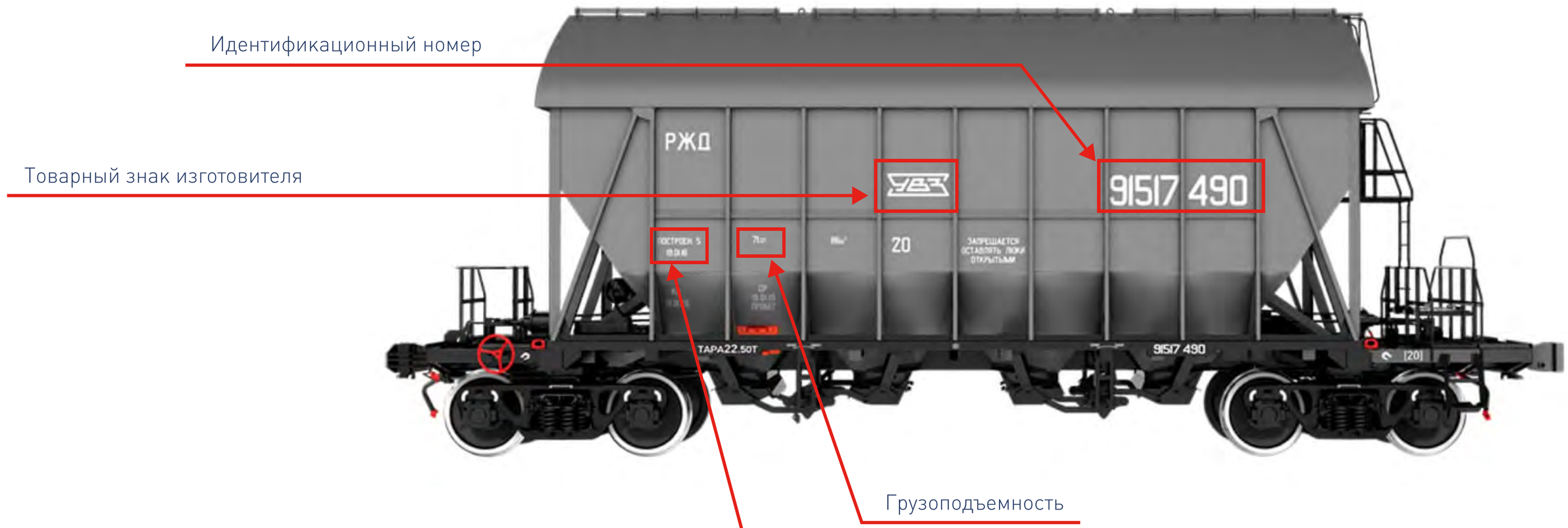
	Локомотивы	Мотор-вагонный подвижной состав	Специальный самоходный подвижной состав	Пассажирский вагон	Грузовой вагон	Багажный вагон	Тендер паровоза
Конструкционная скорость	+	+	+				
Серия и бортовой номер	+	+	+				
Наименование места приписки	+	+	+				
Таблички и подписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла	+	+	+				
Число мест		+	+	+			
Грузоподъемность					+	+	
Серия, номер, наименование юридического лица, физического лица (ФИО (при наличии)							+

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Альбом знаки и надписи на пассажирских вагонах локомотивной тяги железных дорог Российской Федерации 027-2017 ПКТБ Л, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 15 ноября 2017 г. № 2350р
2. Альбом знаки и надписи на мотор-вагонном, специальном самоходном и специальном несамоходном подвижном составе, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 9 августа 2018 г. №1784/р
3. Альбом-справочник 632-2011 ПКБ ЦВ. Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм, утвержденный Протоколом от 17 октября 2012 г. № 57 Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств
4. Знаки и надписи на специальном подвижном составе для работы на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД». Альбом. 3196 ПКБ И, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 1 октября 2020 г. № ЦДИ-810/р
5. Правила эксплуатации специального подвижного состава, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. №2676/р

п. 136 МАРКИРОВКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ЗНАКИ И НАДПИСИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ КУЗОВОВ



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Альбом знаки и надписи на пассажирских вагонах локомотивной тяги железных дорог Российской Федерации 027-2017 ПКТБ Л, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 15 ноября 2017 г. № 2350р
2. Альбом знаки и надписи на мотор-вагонном, специальном самоходном и специальном несамоходном подвижном составе, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 9 августа 2018 г. №1784/р
3. Альбом-справочник 632-2011 ПКБ ЦВ. Знаки и надписи на вагонах грузового парка железных дорог колеи 1520 мм, утвержденный Протоколом от 17 октября 2012 г. № 57 Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств
4. Знаки и надписи на специальном подвижном составе для работы на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД». Альбом. 3196 ПКБ И, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 1 октября 2020 г. № ЦДИ-810/р
5. Правила эксплуатации специального подвижного состава, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. №2676/р

п. 137 ПОРЯДОК ПРОСЛЕДОВАНИЯ ОПЫТНЫХ ОБРАЗЦОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ОТЦЕПЛЕННОГО В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ПО ТЕХНИЧЕСКИМ ПРИЧИНАМ

ПОРЯДОК ПРОСЛЕДОВАНИЯ ОПЫТНЫХ ОБРАЗЦОВ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА К МЕСТУ ПРОВЕДЕНИЯ ИСПЫТАНИЙ ИЛИ ВЫСТАВОЧНЫХ МЕРОПРИЯТИЙ И ОБРАТНО УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ

ПОРЯДОК ПЕРЕДИСЛОКАЦИИ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ОТЦЕПЛЕННОГО В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ПО ПРИЧИНЕ ТЕХНИЧЕСКОЙ НЕИСПРАВНОСТИ, К БЛИЖАЙШЕМУ МЕСТУ ПРОВЕДЕНИЯ РЕМОНТА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ПРОМЫВОЧНО-ПРОПАРОЧНЫЕ СТАНЦИИ С ОБЕСПЕЧЕНИЕМ МЕР, ГАРАНТИРУЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ

п. 138 УСТРОЙСТВА ЛОКОМОТИВА ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ОБСЛУЖИВАЮЩЕГО ПЕРСОНАЛА

НА ИНФРАСТРУКТУРЕ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ СО СЛЕДУЮЩИМИ ОТСУТСТВУЮЩИМИ ИЛИ НЕИСПРАВНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ

1. специальными подножками, поручнями или приспособлениями, предусмотренными конструкцией локомотива для безопасности обслуживающего персонала при эксплуатации, осмотре, техническом обслуживании или ремонте

2. предусмотренными конструкцией локомотива ограждениями вращающихся частей дизеля, электрических машин, вентиляторов, компрессоров

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила допуска, впервые выпускаемого в обращение и эксплуатацию железнодорожного подвижного состава на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 24 января 2017 г. № 130р
2. Положение о порядке пересылки локомотивов и моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. №1873р
3. Порядок оформления и передислокации неисправных грузовых вагонов, требующих проведения текущего отцепочного ремонта, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1976р
4. Правила эксплуатации специального подвижного состава, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. № 2676р

п. 139 ТРЕБОВАНИЯ К ЛОКОМОТИВАМ, МВПС И ССПС НА ПУТЯХ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В СОСТАВ ПОЕЗДА (КРОМЕ СЛУЧАЕВ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА НА СВОИХ ОСЯХ И ПЕРЕСЫЛКИ ЛОКОМОТИВОВ В НЕДЕЙСТВУЮЩЕМ СОСТОЯНИИ) И ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ ЛОКОМОТИВЫ, МОТОР-ВАГОННЫЙ И СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ (ЕСЛИ КОНСТРУКТОРСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ ПРЕДУСМОТРЕНО НАЛИЧИЕ ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ УСТРОЙСТВ), ИМЕЮЩИЕ

1. неисправность средств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава
2. неисправность устройств автоматической локомотивной сигнализации
3. неисправность локомотивных устройств безопасности, обеспечивающих контроль установленных скоростей движения, соответствия скорости сигналам автоматической локомотивной сигнализации, периодическую проверку бдительности (бодрствования) машиниста, управление электропневматическим клапаном автостопа ЭПК для включения экстренного торможения поезда
4. неисправность приборов для подачи звукового сигнала
5. неработающих устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;
6. неисправность систем жизнеобеспечения (системы обеспечения микроклиматом и санитарного узла)
7. неисправность пневматического, электропневматического, электрического, ручного или автоматического стояночного тормозов, или компрессора
8. неисправность привода передвижения
9. неисправность вентилятора выпрямительной установки, неисправность вентилятора холодильника дизеля, неисправность тягового преобразователя электрической энергии, выпрямительной установки
10. неисправность радиоэлектронных средств передачи данных при наличии системы управления движением и контроля, использующей радиоканал в качестве среды передачи данных
11. неисправность сцепных (автосцепных) устройств, в том числе при обрыве цепочки расцепного рычага или его деформации
12. неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Перечень действий локомотивных бригад по выявлению и устранению неисправностей на локомотивах, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» 17 декабря 2017г. № 2580р
2. Порядок пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. № 1873р
3. Положение о порядке действий бригад специального самоходного подвижного состава при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 июля 2016 г. № 1384/р
4. Перечнем действий локомотивных бригад по выявлению и устранению неисправностей на локомотивах, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 12.04.2022 года № 996/р
5. Инструкция по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 25 октября 2011 г. № 2293р
6. Типовая инструкция о порядке обслуживания и организации пропуска скоростных электропоездов «Ласточка» и «ЭШ2» всех модификаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июня 2018 г. № 1232/р
7. Регламент действий работников при вынужденной остановке скоростного и высокоскоростного электропоезда «Сапсан», «Ласточка», «Аллегро» на перегоне или станции, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 29 сентября 2014 г. № 2285р

п. 139 ТРЕБОВАНИЯ К ЛОКОМОТИВАМ, МВПС И ССПС НА ПУТЯХ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

13 трещину в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа

14 неисправность буксового или моторно-осевого подшипника

15 трещину или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи

16 неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающую вытекание смазки

17 неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры

18 неисправность токоприемника

19 неисправность средств пожаротушения и пожарной сигнализации

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

21 посторонний шум (стук) в дизеле

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

23 отсутствие защитных кожухов электрооборудования

24 неисправность гидродемпферов

25 неисправность аккумуляторной батареи

26 неисправность системы регистрации и анализа параметров работы подвижного состава

27 неисправность системы определения географической координаты местоположения

28 неисправность системы учета расхода дизельного топлива, газа или электроэнергии

29 неисправность систем информирования машиниста о расписании и энергооптимальной скорости движения поезда

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

31 неисправность кодового бортового датчика системы автоматической идентификации

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Перечень действий локомотивных бригад по выявлению и устранению неисправностей на локомотивах, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» 17 декабря 2017г. № 2580р
2. Порядок пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. № 1873р
3. Положение о порядке действий бригад специального самоходного подвижного состава при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 июля 2016 г. № 1384/р
4. Перечнем действий локомотивных бригад по выявлению и устранению неисправностей на локомотивах, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 12.04.2022 года № 996/р
5. Инструкция по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 25 октября 2011 г. № 2293р
6. Типовая инструкция о порядке обслуживания и организации пропуска скоростных электропоездов «Ласточка» и «ЭШ2» всех модификаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июня 2018 г. № 1232/р
7. Регламент действий работников при вынужденной остановке скоростного и высокоскоростного электропоезда «Сапсан», «Ласточка», «Аллегро» на перегоне или станции, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 29 сентября 2014 г. № 2285р

п. 140 ТРЕБОВАНИЯ К ЛОКОМОТИВАМ МВПС И ССПС НА ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

НА ИНФРАСТРУКТУРЕ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В СОСТАВ ПОЕЗДА (КРОМЕ СЛУЧАЕВ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА НА СВОИХ ОСЯХ И ЛОКОМОТИВОВ, ПЕРЕСЫЛАЕМЫХ В НЕДЕЙСТВУЮЩЕМ СОСТОЯНИИ):

ЛОКОМОТИВЫ, ИМЕЮЩИЕ

- неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя (за исключением случаев штатного отключения исправных тяговых электродвигателей для повышения энергоэффективности локомотива при неполной тяговой нагрузке)
- неисправность системы газоподготовки и системы контроля загазованности (для газомоторных локомотивов)
- неисправность или отсутствие устройств станционной радиосвязи на локомотивах, предназначенных для выполнения маневровых работ
- неисправность системы подачи песка
- неисправность устройства отбора мощности для высоковольтного отопления с учетом расхода электроэнергии на отопление вагонов (для пассажирских электровозов)

МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ИМЕЮЩИЙ

- неисправность связи "пассажир - машинист"
- неисправность запорных устройств или контроля закрывания входных дверей

СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ИМЕЮЩИЙ:

- неисправность системы подачи песка;
- неисправность стопорных и предохранительных устройств приведения рабочих органов специального самоходного подвижного состава в транспортное положение, предусмотренное их конструкцией.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЛОКОМОТИВОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ПАССАЖИРОВ, СПЕЦИАЛЬНЫХ И ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, И ГОЛОВНЫХ ВАГОНОВ МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА БЕЗ ПРЕДУСМОТРЕННОЙ КОНСТРУКТОРСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ ИСПРАВНО РАБОТАЮЩЕЙ АППАРАТУРЫ СПУТНИКОВОЙ НАВИГАЦИИ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Перечень действий локомотивных бригад по выявлению и устранению неисправностей на локомотивах, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» 17 декабря 2017г. № 2580р
2. Порядок пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. № 1873р
3. Положение о порядке действий бригад специального самоходного подвижного состава при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 июля 2016 г. № 1384/р
4. Перечнем действий локомотивных бригад по выявлению и устранению неисправностей на локомотивах, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 12.04.2022 года № 996/р
5. Инструкция по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 25 октября 2011 г. № 2293р
6. Типовая инструкция о порядке обслуживания и организации пропуска скоростных электропоездов «Ласточка» и «ЭШ2» всех модификаций на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июня 2018 г. № 1232/р
7. Регламент действий работников при вынужденной остановке скоростного и высокоскоростного электропоезда «Сапсан», «Ласточка», «Аллегро» на перегоне или станции, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 29 сентября 2014 г. № 2285р

п. 141 ТРЕБОВАНИЯ ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ И ПРОВЕРКЕ ДЕЙСТВИЯ УСТРОЙСТВ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕД ДОПУСКОМ К ЭКСПЛУАТАЦИИ ЛОКОМОТИВОВ, МВПС И ССПС

ЛОКОМОТИВЫ

МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДОПУСКАТЬ К ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ БЕЗ ОБСЛУЖИВАНИЯ (РЕГУЛИРОВКИ) И ПРОВЕРКИ ДЕЙСТВИЯ (РАБОТОСПОСОБНОСТИ), ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ, СЛЕДУЮЩИХ УСТРОЙСТВ

- локомотивных устройств безопасности
- устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимость с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава
- средств беспроводной передачи данных (при использовании)
- систем автоведения, регистрации параметров работы, систем учета расходов дизельного топлива или электроэнергии (при использовании)
- системы автоматизированного вождения грузовых соединенных поездов и поездов повышенной массы и длины (при использовании)
- системы автоматического и (или) дистанционного управления (при использовании)

ПЕРИОДИЧНОСТЬ И ПОРЯДОК ОСМОТРА ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ УСТРОЙСТВ, ПОРЯДОК РАСШИФРОВКИ СКОРОСТЕМЕРНЫХ ЛЕНТ И (ИЛИ) ФАЙЛОВ, РАЗМЕЩЕННЫХ НА ЭЛЕКТРОННЫХ НОСИТЕЛЯХ, УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ, УСТАНОВЛЕННЫХ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о системе технического обслуживания и ремонта локомотивов ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2016 г. № 2796р
2. Положение о планово-предупредительном ремонте моторвагонного подвижного состава открытого акционерного общества «Российские железные дороги», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 19 декабря 2016 г. № 2585р
3. Инструкция по техническому обслуживанию и ремонту локомотивных устройств безопасности, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 13 марта 2019 г. № 454/р
4. Порядок организации внедрения, эксплуатации и технического обслуживания систем автоведения и регистраторов параметров движения на тяговом подвижном составе железных дорог – филиалов ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 8 апреля 2005 г. № 464р
5. Правила эксплуатации специального подвижного состава, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. № 2676р
6. Положение об организации расшифровки параметров движения локомотивов, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 19 февраля 2019 г. № 296/р
7. Инструкция по организации эксплуатационной работы и обеспечению безопасности движения скоростного и высокоскоростного моторвагонного подвижного состава в Дирекции скоростного сообщения, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 5 апреля 2016 г. № 590р
8. Положение по организации расшифровки лент скоростемеров и электронных носителей информации моторвагонного подвижного состава в Единых центрах по расшифровке параметров движения, утвержденным распоряжением ОАО «РЖД» от 12 июля 2021 г. №1509/р

п. 142,143 ПОРЯДОК ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ, МОТОР-ВАГОННОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, В ТОМ ЧИСЛЕ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА

НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПЕРЕЧНЕМ, ОПРЕДЕЛЕННЫМ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ, ДОПУСКАЕТСЯ ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВА, МОТОРВАГОННОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА

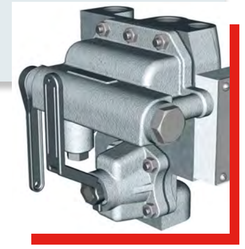
НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ ЛОКОМОТИВЫ (КРОМЕ МАНЕВРОВЫХ), МОТОР-ВАГОННЫЙ И СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, УПРАВЛЯЕМЫЕ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА, ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ (В СООТВЕТСТВИИ С ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ) ИЛИ ОТСУТСТВИИ СЛЕДУЮЩИХ УСТРОЙСТВ (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К УСТРОЙСТВАМ, УКАЗАННЫМ В ПУНКТЕ 141 ПРАВИЛ):

СИСТЕМ КОНТРОЛЯ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА, АВТОМАТИЧЕСКОГО ТОРМОЖЕНИЯ ПРИ ПРЕВЫШЕНИИ ДОПУСТИМОЙ СКОРОСТИ, КОНТРОЛЯ БОДРСТВОВАНИЯ (БДИТЕЛЬНОСТИ) МАШИНИСТА

ЗЕРКАЛ И (ИЛИ) ВИДЕОКАМЕР ЗАДНЕГО ВИДА

УСТРОЙСТВ ПОЕЗДНОЙ И СТАНЦИОННОЙ РАДИОСВЯЗИ ИЛИ ИХ НЕСОВМЕСТИМОСТИ С СЕТЯМИ РАДИОСВЯЗИ НА УЧАСТКАХ ОБРАЩЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

БЛОКИРОВКИ ТОРМОЗА (ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ)



УСТРОЙСТВ ДЛЯ ОЧИСТКИ ЛОБОВЫХ СТЕКОЛ КАБИНЫ МАШИНИСТА

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Типовая инструкция по обслуживанию моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 09 апреля 2012 г. № 697р;
2. Типовая инструкция по организации вождения и выполнению маневровой работы на электропоездах «Ласточка» всех модификаций машинистами без помощников машиниста в дирекции скоростного сообщения – филиале ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1975/р;
3. Инструкция по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1981/р;
4. Типовая инструкция организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1965/р.
5. Перечень устройств и систем безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС и ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июля 2013 г. №1754р;
6. Инструкция по организации работы машиниста специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», работающего без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 февраля 2014 г. № 520р.

п. 142,143 ПОРЯДОК ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ, МОТОР-ВАГОННОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, В ТОМ ЧИСЛЕ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТИРОВАТЬ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ, УПРАВЛЯЕМЫЕ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА, ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ (В СООТВЕТСТВИИ С ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ) ИЛИ ОТСУТСТВИИ СЛЕДУЮЩИХ УСТРОЙСТВ (ПОМИМО УКАЗАННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ПУНКТЕ)

1. УСТРОЙСТВ ДИСТАНЦИОННОЙ ОТЦЕПКИ МАНЕВРОВОГО ЛОКОМОТИВА ОТ ВАГОНОВ
2. ВТОРОГО ПУЛЬТА УПРАВЛЕНИЯ
3. ЗЕРКАЛ И (ИЛИ) ВИДЕОКАМЕР ЗАДНЕГО ВИДА
4. УСТРОЙСТВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ АВТОМАТИЧЕСКУЮ ОСТАНОВКУ В СЛУЧАЕ ВНЕЗАПНОЙ ПОТЕРИ МАШИНИСТОМ СПОСОБНОСТИ К ВЕДЕНИЮ ЛОКОМОТИВА
5. СРЕДСТВ СТАНЦИОННОЙ РАДИОСВЯЗИ, СОВМЕСТИМЫХ СО СТАНЦИОННОЙ РАДИОСВЯЗЬЮ, ИСПОЛЬЗУЕМОЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ ОБРАЩЕНИЯ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Типовая инструкция по обслуживанию моторвагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 09 апреля 2012 г. № 697р;
2. Типовая инструкция по организации вождения и выполнению маневровой работы на электропоездах «Ласточка» всех модификаций машинистами без помощников машиниста в дирекции скоростного сообщения – филиале ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1975/р;
3. Инструкция по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1981/р;
4. Типовая инструкция организации вождения поездов и выполнению маневровой работы машинистами без помощников машиниста (в одно лицо), утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1965/р.
5. Перечень устройств и систем безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС и ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 13 июля 2013 г. №1754р;
6. Инструкция по организации работы машиниста специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», работающего без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 февраля 2014 г. № 520р.

п. 144 ТРЕБОВАНИЯ К ПАССАЖИРСКИМ ВАГОНАМ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В СОСТАВ ПОЕЗДА ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ (КРОМЕ СЛУЧАЕВ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА НА СВОИХ ОСЯХ), ИМЕЮЩИЕ:

1. неисправность электропневматического тормоза
2. неисправность системы отопления или электроотопления
3. неисправность электрооборудования, вентиляции, климатических систем
4. неисправность радиосвязи начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом локомотива в пассажирском вагоне с радиокупе (штабном вагоне)

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВЫДАВАТЬ ПОД ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ЭЛЕКТРОВОЗЫ БЕЗ ИСПРАВНО РАБОТАЮЩЕГО УСТРОЙСТВА ОТБОРА МОЩНОСТИ ДЛЯ ВЫСОКОВОЛЬТНОГО ОТОПЛЕНИЯ С УЧЕТОМ РАСХОДА ЭЛЕКТРОЭНЕРГИИ НА ОТОПЛЕНИЕ ВАГОНОВ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ СЛЕДОВАНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ НА ТЕЛЕЖКАХ ТИПА КВЗ-5, СПЕЦИАЛЬНЫХ ВАГОНОВ НА ТЕЛЕЖКАХ ТИПА КВЗ-И2

со скоростью **более** **120** км/ч

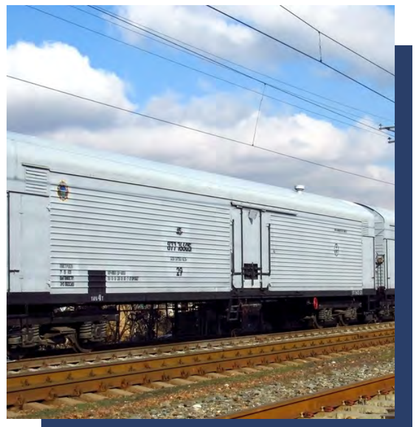
ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В ПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА СПЕЦИАЛЬНЫЕ ВАГОНЫ НА ТЕЛЕЖКАХ ТИПА

- КВЗ-И2
- ЦМВ
- КВЗ-5

п. 145 НАЗНАЧЕННЫЙ СРОК СЛУЖБЫ (РЕСУРСА) ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

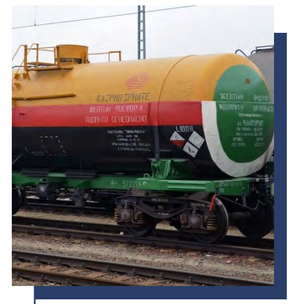
ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В СОСТАВ ПОЕЗДА, СЛЕДУЮЩИЕ ПО ИНФРАСТРУКТУРЕ ВО ВСЕХ ВИДАХ СООБЩЕНИЯ ГРУЖЕНЫЕ ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ (КРОМЕ СЛУЧАЕВ ПЕРЕВОЗКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В КАЧЕСТВЕ ГРУЗА НА СВОИХ ОСЯХ), В ОТНОШЕНИИ КОТОРЫХ ПОСЛЕ 1 ЯНВАРЯ 2016 Г. ВЫПОЛНЕНЫ РАБОТЫ ПО ПРОДЛЕНИЮ НАЗНАЧЕННЫХ СРОКОВ СЛУЖБЫ (РЕСУРСОВ), ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ:

вагонов-транспортеров

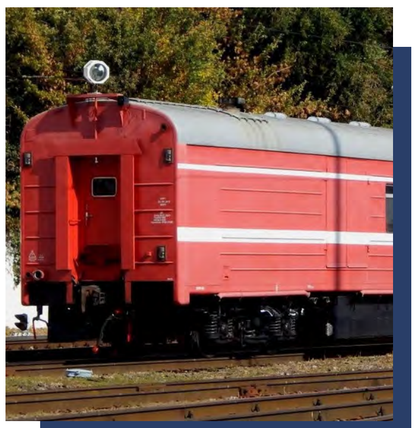


рефрижераторных вагонов

вагонов-ледников

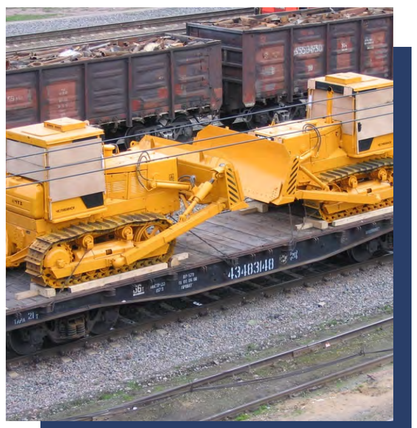


вагонов-цистерн, предназначенных для перевозки желтого фосфора, виноматериалов, гептила, амила, уксусной кислоты, ядохимикатов, алкилбензолсульфокислоты, меланжа, молока, поливинилхлорида, капролактама, суперфосфорной кислоты, сульфанола



вагонов пожарных и восстановительных поездов

вагонов-дизель-электростанций



вагонов-платформ для перевозки гусеничной и колесной техники

вагонов-термосов

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

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Технический регламент ТР ТС 001/2011 «О безопасности железнодорожного подвижного состава»

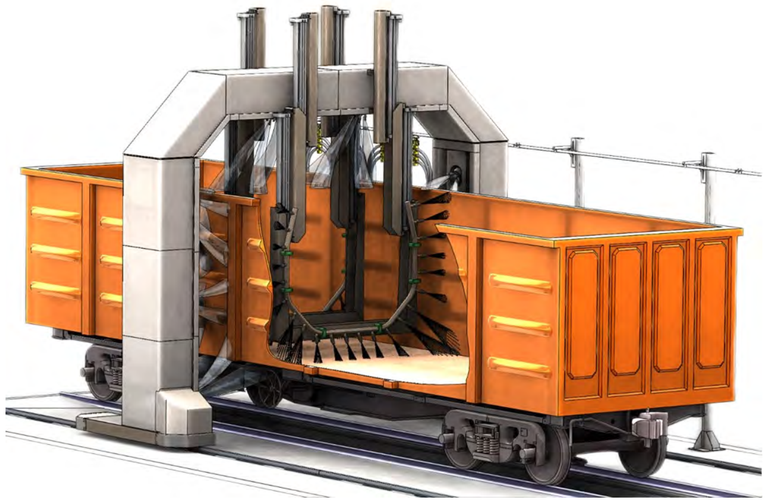
ПТЭ Раздел 9
Лист 87

п. 146 ОЧИСТКА И ПРОМЫВКА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ ПОСЛЕ ВЫГРУЗКИ ГРУЗА

ПОСЛЕ ВЫГРУЗКИ ГРУЗА ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОЧИЩЕНЫ ВНУТРИ И СНАРУЖИ ОТ ЕГО ОСТАТКОВ В СООТВЕТСТВИИ С ПРАВИЛАМИ ОЧИСТКИ И ПРОМЫВКИ ВАГОНОВ И КОНТЕЙНЕРОВ ПОСЛЕ ВЫГРУЗКИ ГРУЗОВ, УТВЕРЖДЕННЫМИ ПРИКАЗОМ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ ОТ 10 АПРЕЛЯ 2013 Г. № 119.

ПРИ ПОГРУЗКЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ НЕ ДОПУСКАЕТСЯ

- ПОПАДАНИЕ ГРУЗА НА БУКСОВЫЕ УЗЛЫ
- ПОПАДАНИЕ ГРУЗА НА ПОДШИПНИКИ КОЛЕСНЫХ ПАР
- ПОПАДАНИЕ ГРУЗА НА ЭЛЕМЕНТЫ ТЕЛЕЖЕК ИЛИ ТОРМОЗНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ
- ПОПАДАНИЕ ГРУЗА НА АВТОСЦЕПНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ



ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПРИ НАЛИЧИИ ПРИЗНАКОВ ТЕМПЕРАТУРНОГО ВОЗДЕЙСТВИЯ НА ЭЛЕМЕНТЫ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, ПРЕВЫШАЮЩЕГО ЗНАЧЕНИЯ, ОПРЕДЕЛЕННЫЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

ПРИ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТАХ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОТКРЫВАТЬ И ЗАКРЫВАТЬ ДВЕРИ, ПОГРУЗОЧНЫЕ И РАЗГРУЗОЧНЫЕ КРЫШКИ ЛЮКОВ, БОРТА ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ С ПРИМЕНЕНИЕМ ТРАКТОРОВ, ПОГРУЗЧИКОВ, ЛЕБЕДОК, КРАНОВ И ДРУГОЙ ТЕХНИКИ, НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕННОЙ ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ ДАННЫХ РАБОТ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ УСТРАНЕНИЕ СДВИГА И ВОССТАНОВЛЕНИЕ СЫПУЧЕСТИ ГРУЗОВ В ГРУЗОВЫХ ВАГОНАХ СПОСОБАМИ И УСТРОЙСТВАМИ, НЕ ПРЕДНАЗНАЧЕННЫМИ ДЛЯ ЭТИХ ЦЕЛЕЙ

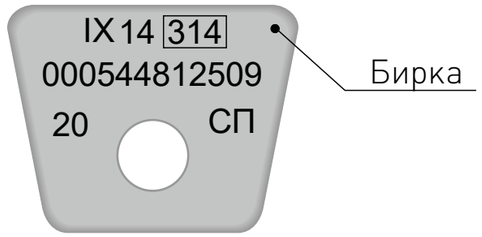
НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила очистки и промывки вагонов и контейнеров, утвержденные приказом Минтранса России от 10 апреля 2013 г. № 119

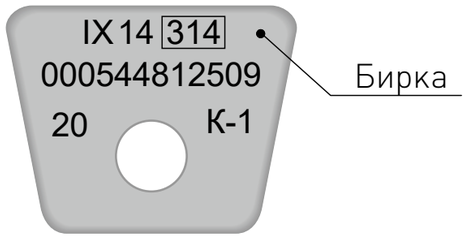
п. 147 ТРЕБОВАНИЯ К КОЛЁСНЫМ ПАРАМ Ж.Д. ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ДОЛЖНЫ ПОДВЕРГАТЬСЯ ОСМОТРУ ПОД ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ И ИМЕТЬ НА БИРКЕ ИЛИ ИНЫХ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ РЕМОНТНОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ МЕСТАХ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ЗНАКИ О ДАТЕ И МЕСТЕ ИХ ИЗГОТОВЛЕНИЯ И ВЫПОЛНЕННЫХ РЕМОНТАХ.

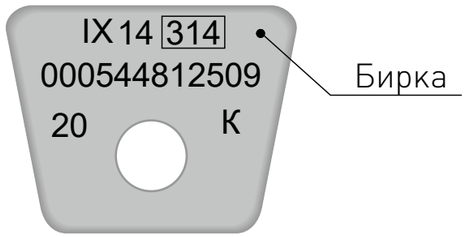
Бирка буксового узла
с подшипником сдвоенным



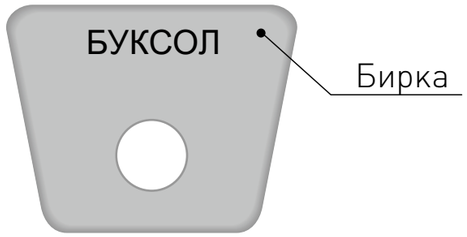
Бирка буксового узла с подшипником
кассетного типа в габаритных размерах
130х250х160 торговой марки Бренко



Бирка буксового узла с подшипником
кассетного типа в габаритных размерах
130х250х160 торговой марки SKF



Бирка буксового узла с подшипниками
роликовыми цилиндрического,
заправленного смазкой Буксол или ЗУМ



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм (РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017), утвержденный Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества. Протокол от 19-20 октября 2017 г. № 67;
2. Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами пассажирских вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм, утвержденного протоколом от 4-5 ноября 2015 г. № 63 Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкции по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и моторвагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2016 г. № 2631р;

п. 148 РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ВНУТРЕННИМИ ГРАНЯМИ КОЛЕС КОЛЕСНЫХ ПАР

НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР, У КОТОРЫХ РАССТОЯНИЕ МЕЖДУ ВНУТРЕННИМИ ГРАНЯМИ КОЛЕС В НЕНАГРУЖЕННОМ СОСТОЯНИИ НЕ СООТВЕТСТВУЕТ СЛЕДУЮЩИМ ЗНАЧЕНИЯМ:

- от 1439 до 1443 мм – у мотор-вагонного подвижного состава
- от 1439 до 1443 мм – у локомотивов, вагонов и специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью от 120 до 140 км/ч включительно
- от 1437 до 1443 мм – у локомотивов, вагонов, специального самоходного подвижного состава эксплуатируемых со скоростью до 120 км/ч, а также у железнодорожного подвижного состава, не имеющего права выхода на железнодорожные пути общего пользования
- от 1439 до 1441 мм – у локомотивов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 200 км/ч включительно
- от 1439 до 1443 мм – у пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно

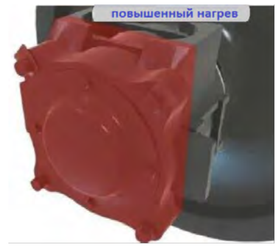
п. 149 НЕИСПРАВНОСТИ БУКСОВЫХ УЗЛОВ

НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ НАЛИЧИИ СЛЕДУЮЩИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ БУКСОВОГО УЗЛА, ОСНАЩЕННОГО ПОДШИПНИКАМИ РОЛИКОВЫМИ ЦИЛИНДРИЧЕСКИМИ, СДВОЕННЫМИ, КАССЕТНЫМИ В КОРПУСЕ БУКСЫ

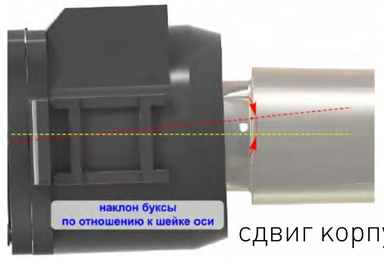
Ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек корпуса буксы

трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой или крепительной крышек буксы

нагрев верхней части корпуса буксы с роликовыми цилиндрическими и сдвоенными подшипниками более 60°С без учета температуры окружающего воздуха, а для букс с кассетными подшипниками в корпусе - более 70°С без учета температуры окружающего воздуха



выброс смазки на диск и обод колеса



сдвиг корпуса буксы

разрушение или трещины корпуса буксы

КОЛЕСНАЯ ПАРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ДОПУСКАЕТСЯ К ЭКСПЛУАТАЦИИ В СООТВЕТСТВИИ С ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ ПРИ ВЫДЕЛЕНИИ СМАЗКИ В ВИДЕ РАВНОМЕРНО РАСПРЕДЕЛЕННОГО ВАЛИКА НА УПЛОТНЕНИИ КАССЕТНОГО ПОДШИПНИКА.

п. 149 НЕИСПРАВНОСТИ БУКСОВЫХ УЗЛОВ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДОПУСКАТЬ К ЭКСПЛУАТАЦИИ КОЛЕСНЫЕ ПАРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА С ПОДШИПНИКАМИ КАССЕТНОГО ТИПА, С АДАПТЕРОМ, ИМЕЮЩИЕ СЛЕДУЮЩИЕ НЕИСПРАВНОСТИ:

Трещину или откол наружного кольца кассетного подшипника

Нарушение целостности уплотнения или кожуха уплотнения подшипника

Смещение (перекос) адаптера на наружном кольце кассетного подшипника, откол или трещина адаптера

Трещину или излом вставки между опорной поверхностью буксового проема боковой рамы и адаптером, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией

Отсутствие, или обрыв, или ослабление одного или более болтов торцевого крепления подшипников на оси

Выброс смазки на колесо или боковую раму тележки

Сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары

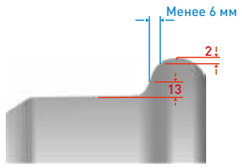
Нагрев корпуса подшипника кассетного типа более 80°С без учета температуры окружающего воздуха или верхней части адаптера более 70°С без учета температуры окружающего воздуха

п. 150 НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ

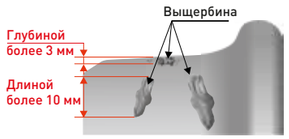
НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ ПРИ ВСЕХ СКОРОСТЯХ

Остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания

Параметр крутизны (опасная форма гребня) менее 6 мм

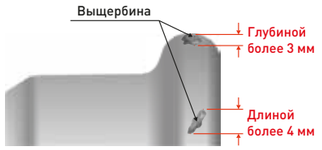


Выщербина, раковину или вмятину на круге катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной более 10 мм



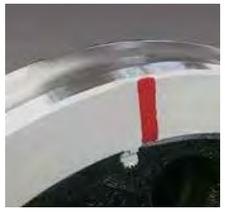
Раковины на поверхности катания бандажа, обода цельнокатаного колеса;

Выщербины или вмятины на вершине гребня глубиной более 3 мм, длиной более 4 мм;



Ослабление бандажа на колесном центре

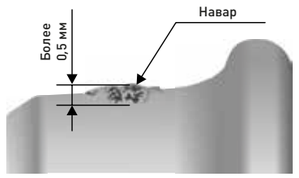
Сдвиг контрольной отметки бандажа относительно контрольной отметки колесного центра



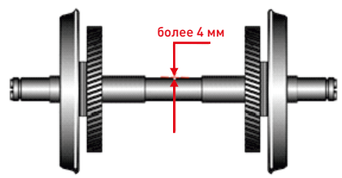
Ослабление и сдвиг цельнокатаного колеса или колесного центра на оси

Ослабление зубчатого колеса на оси или ступице колесного центра

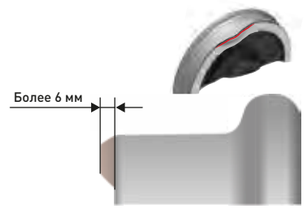
Смещение металла или навар на поверхности катания колеса более 0,5 мм



Протертые места на средней части оси локомотивов тех серий, где средняя часть оси открыта при эксплуатации глубиной более 4,0 мм;

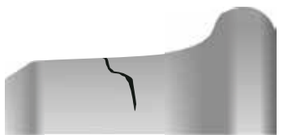


Местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса более 6,0 мм;

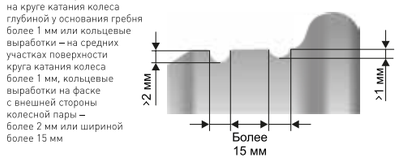


Ослабление бандажного кольца более чем в трех местах по его окружности суммарной длиной ослабленного места более 30 % окружности кольца, а также ближе 100 мм к замку кольца;

Трещины в любой части оси колесной пары или трещины в ободе, диске или ступице колеса



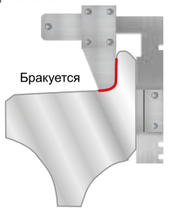
Кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки – на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары – более 2 мм или шириной более 15 мм



Неисправность буксовых, моторно-осевых подшипников и опорных подшипников тяговых редукторов, характеризующаяся нагревом их узлов до температуры более 80 °С;

Электродуговые ожоги и плены на средней части оси

Вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном



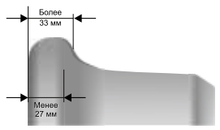
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм, утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2016 г. № 2631р
2. Инструкция по формированию и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм», утверждена МПС СССР от 31 декабря 1985 г. № ЦТ/4351
3. Руководство по профилактическому осмотру, промывочному и подъемочному ремонтам паровозов ПКБ ЦТ 06.0080
4. Руководство по капитальному ремонту паровозов ПКБ ЦТ 06.0101

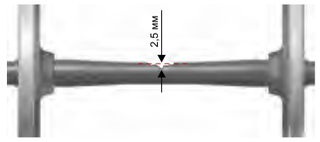
п. 150 НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ

НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ ПРИ ВСЕХ СКОРОСТЯХ

Разность толщины гребней у одной колесной пары локомотива более 4 мм при минимальной толщине одного из гребней 27 мм и менее;

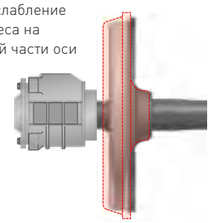


Забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру)



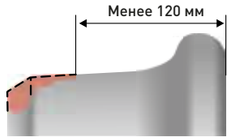
Следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса

Сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси

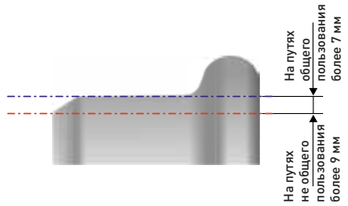


Местное или общее увеличение ширины бандажа или обода цельнокатаного колеса более 5,0 мм;

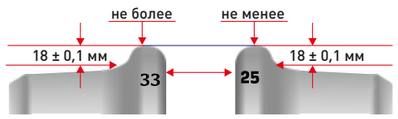
Поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся вглубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм.



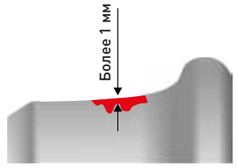
Равномерный прокат по кругу катания у локомотивов – более 7 мм, а у локомотивов на железнодорожных путях необщего пользования – более 9 мм;



Толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, у локомотивов с высотой гребня 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;

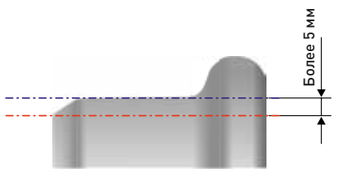


Ползун на поверхности катания колеса более 1 мм

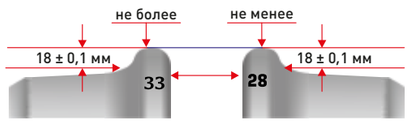


НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ ПРИ СКОРОСТЯХ ОТ 120 ДО 140

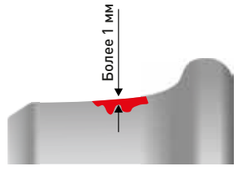
Равномерный прокат по кругу катания более 5 мм



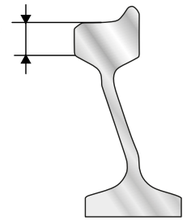
Толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, у локомотивов с высотой гребня 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня;



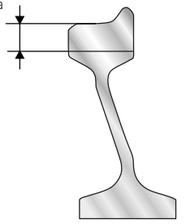
Ползун на поверхности катания колеса более 1 мм



Толщину обода колеса по кругу катания менее 25 мм



Толщину бандажа менее 45 мм для электровозов и менее 36 мм для тепловозов



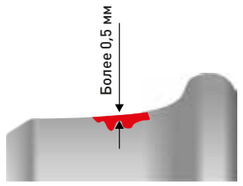
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм, утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2016 г. № 2631р
2. Инструкция по формированию и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм», утверждена МПС СССР от 31 декабря 1985 г. № ЦТ/4351
3. Руководство по профилактическому осмотру, промывочному и подъемочному ремонтам паровозов ПКБ ЦТ 06.0080
4. Руководство по капитальному ремонту паровозов ПКБ ЦТ 06.0101

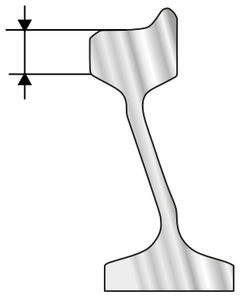
п. 150 НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ

НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ ПРИ СКОРОСТЯХ ОТ 140 ДО 160

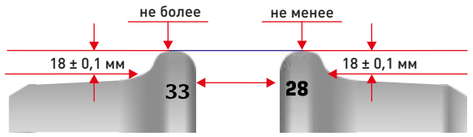
Ползун на поверхности катания колеса более 0,5 мм



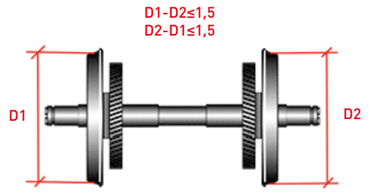
Толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм



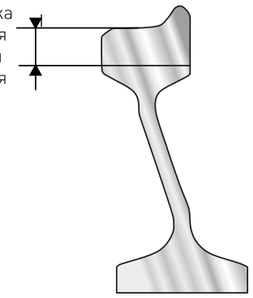
Толщина гребня более 33 мм и менее 28 мм



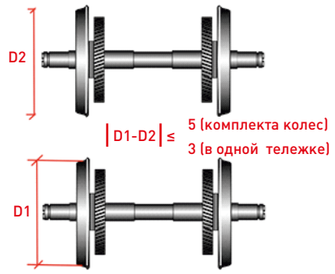
Разницу проката у левого и правого колеса одной колесной пары не более 1,5 мм;



Толщину бандажа менее 50 мм для электровозов и менее 45 мм для тепловозов

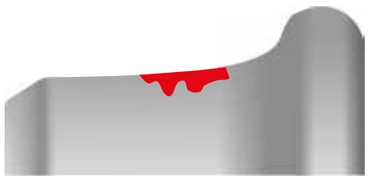


Разницу диаметров бандажей (колес) комплекта колесных пар локомотива – не более 5 мм, в одной тележке – не более 3 мм;

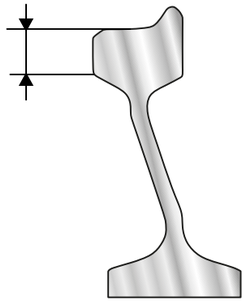


НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ЛОКОМОТИВОВ ПРИ СКОРОСТЯХ ОТ 160 ДО 200

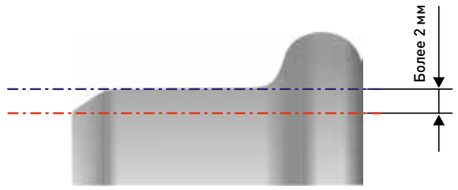
Ползун, выбоину и выщербины любой глубины



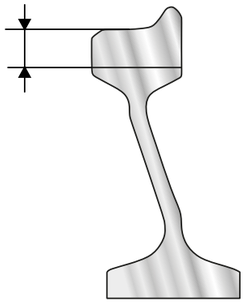
Толщину обода колеса по кругу катания менее 45 мм



Равномерный прокат по кругу катания более 2 мм



Толщину бандажа менее 60 мм для электровозов и менее 55 мм для тепловозов



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм, утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2016 г. № 2631р
2. Инструкция по формированию и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм», утверждена МПС СССР от 31 декабря 1985 г. № ЦТ/4351
3. Руководство по профилактическому осмотру, промывочному и подъемочному ремонтам паровозов ПКБ ЦТ 06.0080
4. Руководство по капитальному ремонту паровозов ПКБ ЦТ 06.0101

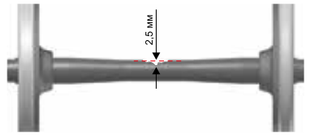
п. 151 НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ИМЕЮЩИХ:

Трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары

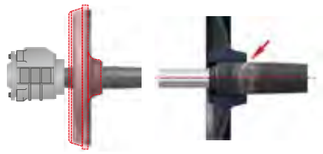
остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания

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

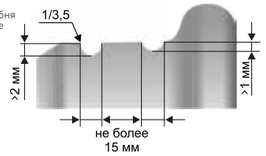


Следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары

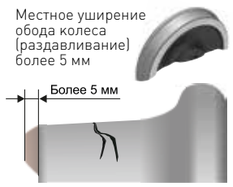
Сдвиг или ослабление ступицы колеса на подступичной части оси



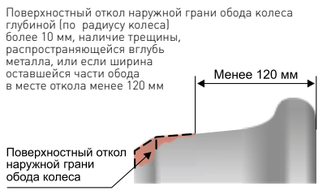
Кольцевые выработки на круге катания колеса глубиной у основания гребня более 1 мм или кольцевые выработки – на средних участках поверхности круга катания колеса более 1 мм, кольцевые выработки на фаске с внешней стороны колесной пары – более 2 мм или шириной более 15 мм



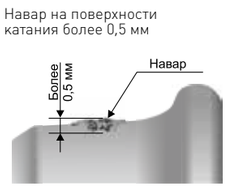
Местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм



Поверхностный откол наружной грани обода колеса глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся вглубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм

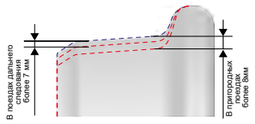


Навар на поверхности катания более 0,5 мм



ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ДО 120 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, УКАЗАННЫМ ВЫШЕ В НАСТОЯЩЕМ ПУНКТЕ):

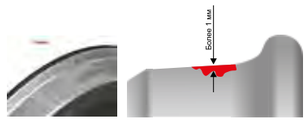
Равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 7 мм, в поездах пригородного сообщения – более 8 мм



Толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм с высотой гребня 28 мм – при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня

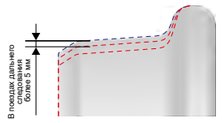
Вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном

Ползун (выбоину) на круге катания колеса более 1 мм



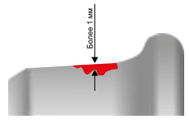
ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ОТ 120 ДО 140 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ,ПРИВЕДЕННЫМ ДЛЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ДО 120 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО):

Равномерный прокат по кругу катания бандажа (цельнокатаного колеса) – более 5 мм

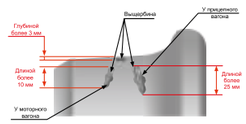


Трещины или расслоение в выщербине, идущее вглубь металла

Выщербины при наличии расслоения металла глубиной более 1 мм независимо от их длины



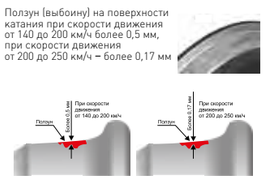
Выщербина, раковина или вмятина на круге катания глубиной более 3 мм и длиной у моторного вагона подвижного состава более 10 мм, у прицепного вагона – более 25 мм



ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ОТ 140 ДО 250 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, ПРИВЕДЕННЫМ ДЛЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ БОЛЕЕ 120 ДО 140 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО):

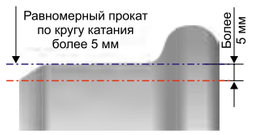
выщербину, раковину или вмятину на поверхности катанияколесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм

Ползун (выбоину) 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

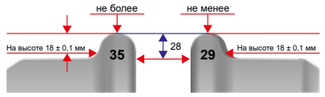


ДЛЯ СКОРОСТНОГО И ВЫСОКОСКОРОСТНОГО МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР ПРИ СЛЕДУЮЩИХ ИЗНОСАХ И ПОВРЕЖДЕНИЯХ ПРИ ЛЮБЫХ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, ПРИВЕДЕННЫМ ДЛЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ОТ 140 ДО 250 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО):

Прокат по кругу катания более 5 мм



толщину гребня более 35 мм или менее 29 мм



выщербину, раковину или вмятину на поверхности катания колесных пар глубиной более 3 мм и длиной или шириной более 24 мм

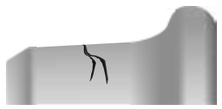
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм, утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2016 г. № 2631р
2. Правила эксплуатации объектов инфраструктуры, подвижного состава и организации движения на участках обращения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов со скоростями более 140 до 250 км/ч включительно, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2012 г. № 283р
3. ПКБ ЦТ.25.0209 «Инструкция по содержанию в эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту колесных пар электропоездов «Сапсан» и «Ласточка», утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 1 декабря 2021г. № 2678/р
4. Инструкция по формированию и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм», утверждена МПС СССР от 31 декабря 1985 г. № ЦТ/4351

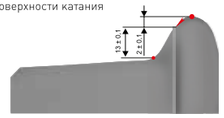
п. 152 НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ РЕФРИЖЕРАТОРНЫХ, УКОМПЛЕКТВАННЫХ КОЛЕСНЫМИ ПАРАМИ, ИМЕЮЩИХ:

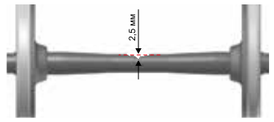
Трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары



Остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания

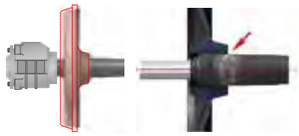


Забоины, вмятины средней части оси глубиной более 2 мм, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм и более по диаметру)

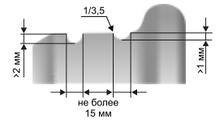


Следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса

Сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси

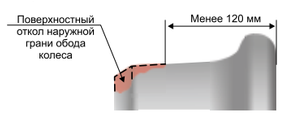


Кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм (при наличии кольцевых выработок на других участках поверхности катания нормы их браковки такие же, как у кольцевых выработок, расположенных у гребня)

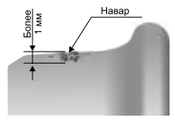


Местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм

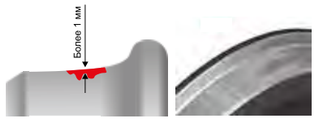
Откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла



Навар на поверхности катания колеса высотой более 1 мм

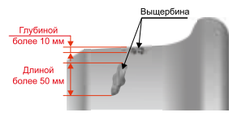


Ползун на поверхности катания колеса более 1 мм

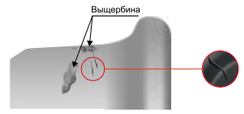


Неравномерный прокат по кругу катания колеса – более 2 мм, определяемый разностью измерений в сечениях максимального износа и с каждой стороны от этого сечения на расстоянии до 500 мм по окружности

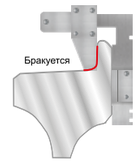
Выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм



Выщербины на поверхности катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 50 мм

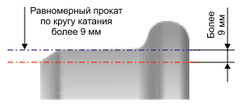


Вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном

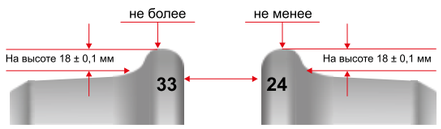


Толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм

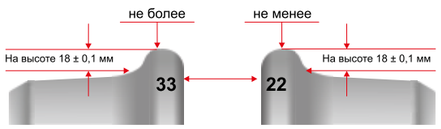
Равномерный прокат по кругу катания колеса более 9 мм



Толщину гребня колеса более 33 мм или менее 24 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня

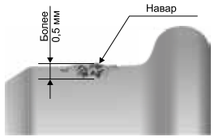


Толщину гребня колеса более 33 мм или менее 22 мм у железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого на железнодорожных путях необщего пользования (горнорудных предприятий)



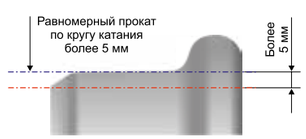
ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ОТ 120 ДО 140 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, ПРИВЕДЕННЫМ ДЛЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ДО 120 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО):

Повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм

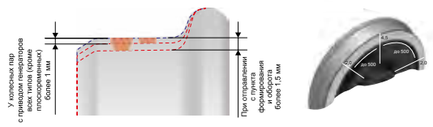


Выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла

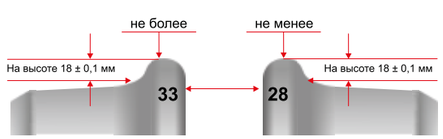
Равномерный прокат по кругу катания более 5 мм



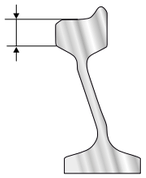
Неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм



Толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня



Толщину обода колеса по кругу катания менее 35 мм



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

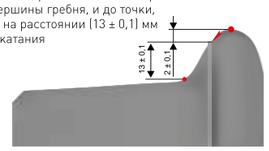
1. Инструкция осмотрщику вагонов, утверждена Советом по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества, протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50
2. Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм1. РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, утвержден Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, протокол от «19-20» октября 2017г. № 67

п. 153 НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ИМЕЮЩИХ:

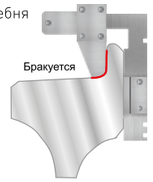
Трещины в любой части оси и (или) колеса колесной пары

Остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии (2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания

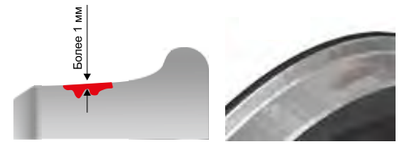


Сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси

Вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм

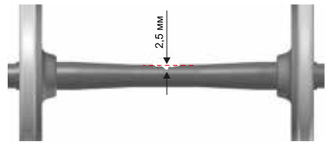


Ползун на поверхности катания колеса более 1 мм

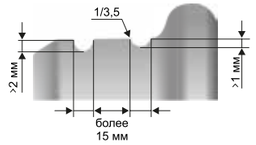


Следы контакта с электродом или с электросварочным проводом в любой части оси и (или) колеса

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

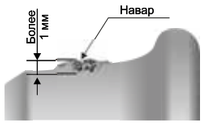


Кольцевые выработки на поверхности катания колеса у основания гребня глубиной более 1 мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм

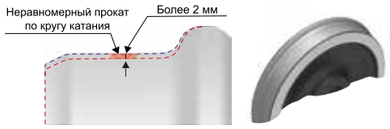


Местное уширение (раздавливание) обода колеса более 5 мм

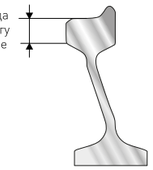
Повреждение на поверхности катания колеса, вызванное наваром, высотой более 1 мм



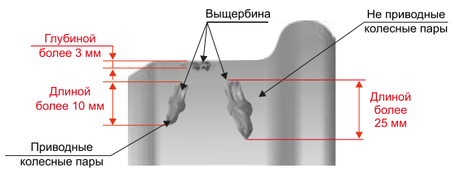
Неравномерный прокат по кругу катания более 2 мм



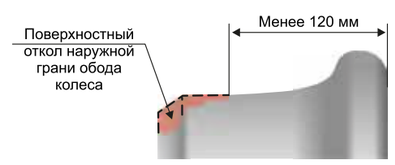
Толщину обода колеса по кругу катания менее 22 мм



Выщербины или раковины на поверхности катания глубиной более 3 мм или длиной у приводных колесных пар более 10 мм, а у не приводных – более 25 мм

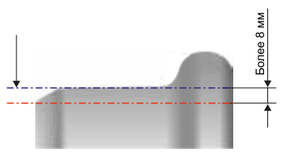


Откол наружной боковой поверхности обода колеса, включая откол кругового наплыва, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, или если ширина оставшейся части обода колеса в месте откола менее 120 мм или в поврежденном месте независимо от размеров откола имеется трещина, идущая вглубь металла

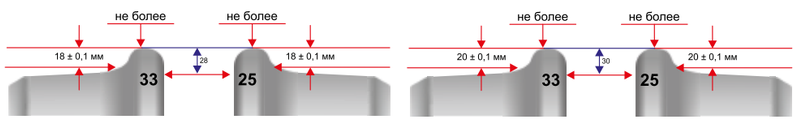


ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ДО 120 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, УКАЗАННЫМ ВЫШЕ В НАСТОЯЩЕМ ПУНКТЕ)

Равномерный прокат по кругу катания более 8 мм

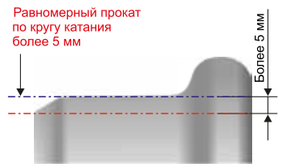


Толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня



ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ОТ 120 ДО 140 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, ПРИВЕДЕННЫМ ДЛЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ДО 120 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО)

Равномерный прокат по кругу катания более 5 мм



Толщину гребня более 33 мм или менее 28 мм при высоте гребня 28 мм и измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня или при высоте гребня 30 мм и измерении на расстоянии (20 ± 0,1) мм от вершины гребня

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ, УКОМПЛЕКТОВАННОГО КОЛЕСНЫМИ ПАРАМИ, ИМЕЮЩИХ НЕИСПРАВНОСТИ, УКАЗАННЫЕ В ПУНКТАХ 152 И 153 ПРАВИЛ СООТВЕТСТВЕННО

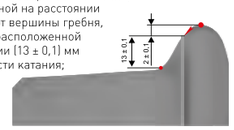
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»

1. Правила эксплуатации специального подвижного состава, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. № 2676р
2. Руководство по осмотру, ревизии и ремонту букс СПС, утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 5 октября 2020 г. №2206/р
3. Руководство по формированию, освидетельствованию, ремонту и осмотру колесных пар специального подвижного состава, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 2 октября 2020 г. № 2182/р

п. 154 НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

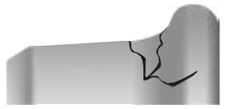
ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ, ИМЕЮЩИХ:

Остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии 2 ± 0,1) мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии (13 ± 0,1) мм от поверхности катания;

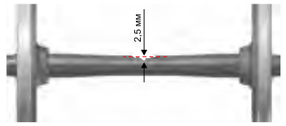


Трещины в любой части оси колесной пары или трещины в ободе, диске и (или) ступице колеса

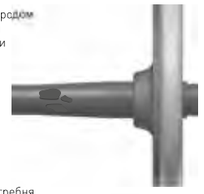
Трещины, откол гребня колеса



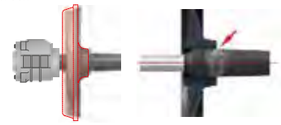
Забоины, вмятины, протертость средней части оси глубиной более 2,5 мм (5 мм по диаметру)



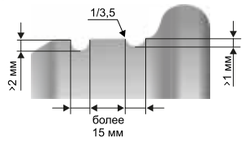
Следы контакта с электродом или электросварочным проводом в любой части оси колесной пары



Сдвиг или ослабление посадки ступицы колеса на подступичной части оси

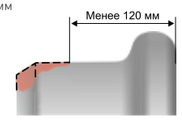


Кольцевые выработки на поверхности катания колес у основания гребня глубиной более 1мм, на конусности 1:3,5 более 2 мм или шириной более 15 мм

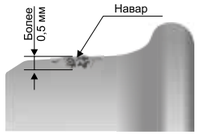


Местное уширение обода колеса (раздавливание) более 5 мм

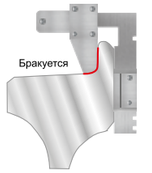
Откол наружной боковой поверхности обода колеса, глубиной (по радиусу колеса) более 10 мм, наличие трещины, распространяющейся в глубь металла, или если ширина оставшейся части обода в месте откола менее 120 мм



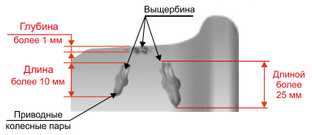
Повреждение на круге катания колеса, вызванное наваром высотой более 0,5 мм



Вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным шаблоном

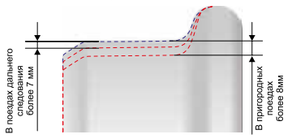


Выщербины на круге катания колеса глубиной более 10 мм или длиной более 25 мм, трещина в выщербине или расслоение, идущее вглубь металла, допускается эксплуатация колесной пары пассажирского вагона с выщербиной глубиной до 1 мм

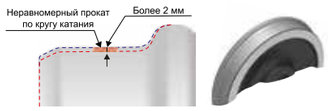


ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ДО 120 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ):

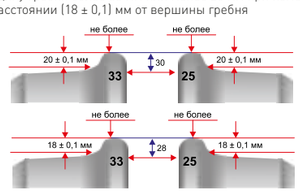
Равномерный прокат по кругу катания в поездах дальнего сообщения – более 7 мм, пригородного сообщения – более 8 мм



Неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 2 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм



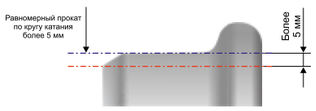
Толщину гребня более 33 мм или менее 25 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня



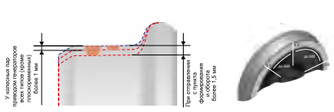
Толщину обода колеса по кругу катания, в том числе у пассажирских вагонов пригородного сообщения – менее 30 мм

ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ОТ 140 ДО 160 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, ПРИВЕДЕННЫМ ДЛЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ БОЛЕЕ 120 ДО 140 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО):

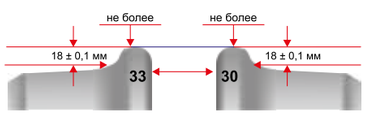
Равномерный прокат по кругу катания более 5 мм



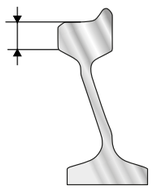
Неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1,5 мм, а у колесных пар с приводом генераторов всех типов (кроме плоскоременных) – более 1 мм



Толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня



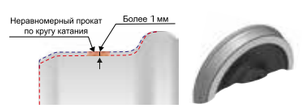
Толщину обода колеса по кругу катания менее 35мм



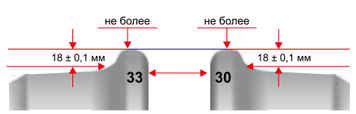
ПРИ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ ОТ 160 ДО 250 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО (ДОПОЛНИТЕЛЬНО К БРАКОВОЧНЫМ ПАРАМЕТРАМ, ПРИВЕДЕННЫМ ДЛЯ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ ОТ 140 ДО 160 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО):

Равномерный прокат по кругу катания более 5 мм

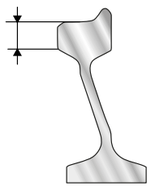
Неравномерный прокат колесных пар при отправлении с пункта формирования и оборота более 1 мм



Толщину гребня более 33 мм или менее 30 мм при измерении на расстоянии (18 ± 0,1) мм от вершины гребня



Толщину обода колеса по кругу катания менее 40 мм



НАЛИЧИЕ ПОЛЗУНОВ (ВЫБОИН) НА ПОВЕРХНОСТИ КАТАНИЯ КОЛЕС ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ИЗ ПУНКТА ФОРМИРОВАНИЯ И ОБОРОТА НЕ ДОПУСКАЕТСЯ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкция осмотрщику вагонов, утверждена Советом по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества, протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50;
2. Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами пассажирских вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм, утвержден Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, протокол от «4-5» ноября 2015г. № 63;

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила эксплуатации объектов инфраструктуры, подвижного состава и организации движения на участках обращения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов со скоростями более 140 до 250 км/ч включительно, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2012 г. № 283р

п. 155 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ПОЛЗУНОВ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

<table>
<tr><td colspan="8">При обнаружении в пути следования ползунов (выбоин) на поверхности катания колес колесных пар разрешается довести поезд:</td></tr>
<tr><td></td><td colspan="5">
</td><td colspan="2">
</td></tr>
<tr><td>до железнодорожной станции назначения,
где колесная пара должна быть заменена</td><td colspan="2">Скоростной и
высокоскоростной МВПС
h ≤ 1 мм
v ≤ 200 км/ч</td><td colspan="2">ПассВ
h ≤ 1 мм
v ≤ 140 км/ч</td><td>НМ МВПС
1 мм ≤ h ≤ 2 мм
v ≤ 100 км/ч</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td>до ближайшего пункта технического обслуживания,
имеющего средства для замены колесных пар</td><td colspan="3">ПассВ
1 мм ≤ h ≤ 2 мм
v ≤ 100 км/ч</td><td colspan="2">ГВ
1 мм ≤ h ≤ 2 мм
v ≤ 70 км/ч</td><td>ПассВ
25 мм ≤ l ≤ 40 мм
v установленная</td><td>ГВ
40 мм ≤ l ≤ 80 мм
v ≤ 100 км/ч</td></tr>
<tr><td>до ближайшей железнодорожной станции, где колесная
пара должна быть заменена</td><td>Л, ССПС,
МВ МВПС
1 мм ≤ h ≤ 2 мм
v ≤ 15 км/ч</td><td>НМ МВПС
2 мм ≤ h ≤ 4 мм
v ≤ 15 км/ч</td><td>ПассВ, ГВ
2 мм ≤ h ≤ 6 мм
v ≤ 15 км/ч</td><td>Л, ССПС,
МВ МВПС
2 мм ≤ h ≤ 4 мм
v ≤ 10 км/ч</td><td>ПассВ, ГВ
6 мм ≤ h ≤ 12 мм
v ≤ 10 км/ч</td><td colspan="2">ПассВ
l > 80 мм
v ≤ 15 км/ч</td></tr>
<tr><td>до ближайшей железнодорожной станции при условии
вывешивания колесной пары или исключения возможности
вращения колеса</td><td colspan="3">Л, ССПС, МВПС
h > 4 мм
v ≤ 10 км/ч</td><td colspan="2">ПассВ, ГВ
h > 12 мм
v ≤ 10 км/ч</td><td colspan="2"></td></tr>
<tr><td colspan="8">Локомотив, мотор-вагонный или специальный самоходный подвижной состав, на колесных парах которых имеются ползуны (выбоины), требующие вывешивание или исключение возможности вращения колеса, должны быть отцеплены от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей), осевой редуктор поврежденной колесной пары - отключены.</td></tr>
<tr><td colspan="8">МВПС - мотор-вагонный подвижной состав
ПассВ – пассажирский вагон
НМ МВПС – немоторный вагон мотор-вагонного подвижного состава
ГВ – грузовой вагон
Л – локомотив
ССПС - специальный самоходный подвижной состав
МВ МВПС – моторный вагон мотор-вагонного подвижного состава</td></tr>
</table>

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкция осмотрщику вагонов, утверждена Советом по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества, протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50;
2. Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами грузовых вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм1. РД ВНИИЖТ 27.05.01-2017, утвержден Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, протокол от «19-20» октября 2017г. № 67;
3. Руководящий документ по ремонту и техническому обслуживанию колесных пар с буксовыми узлами пассажирских вагонов магистральных железных дорог колеи 1520 (1524) мм, утвержден Советом по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества, протокол от «4-5» ноября 2015г. № 63;

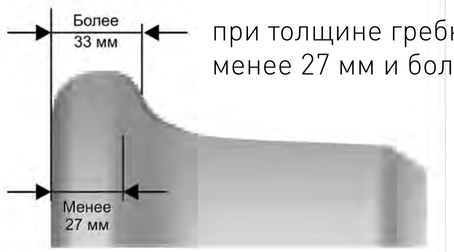
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм, утверждена Распоряжением ОАО «РЖД» от 22 декабря 2016 г. № 2631р;
2. Правила эксплуатации объектов инфраструктуры, подвижного состава и организации движения на участках обращения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов со скоростями более 140 до 250 км/ч включительно, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 13 февраля 2012 г. № 283р;
3. ПКБ ЦТ.25.0209 «Инструкция по содержанию в эксплуатации, техническому обслуживанию и ремонту колесных пар электропоездов «Сапсан» и «Ласточка», утверждена распоряжением ОАО «РЖД» от 1 декабря 2021г. № 2678/р;
4. Инструкция по формированию и содержанию колесных пар тягового подвижного состава железных дорог колеи 1520 мм», утверждена МПС СССР от 31 декабря 1985 г. № ЦТ/4351;
5. Правила эксплуатации специального подвижного состава, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. № 2676р;
6. Руководство по формированию, освидетельствованию, ремонту и осмотру колесных пар специального подвижного состава, утверждены распоряжением ОАО «РЖД» от 2 октября 2020 г. № 2182/р;
7. Руководство по профилактическому осмотру, промывочному и подъемочному ремонтам паровозов» ПКБ ЦТ 06.0080;
8. Руководство по капитальному ремонту паровозов ПКБ ЦТ 06.0101

п. 156 ТРЕБОВАНИЯ К КОЛЕСНЫМ ПАРАМ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ СОЧЛЕНЕННОГО ТИПА

ЭКСПЛУАТАЦИЯ СКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ СОЧЛЕНЕННОГО ТИПА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ КОЛЕСНЫХ БЛОКОВ, НАКЛОНОМ КУЗОВА И СИСТЕМОЙ УСТАНОВКИ КОЛЕС ПО РАДИУСУ КРИВОЙ ЗАПРЕЩАЕТСЯ

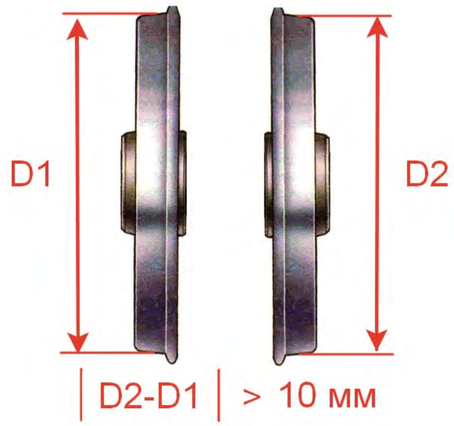
при толщине гребня колеса менее 27 мм и более 33 мм



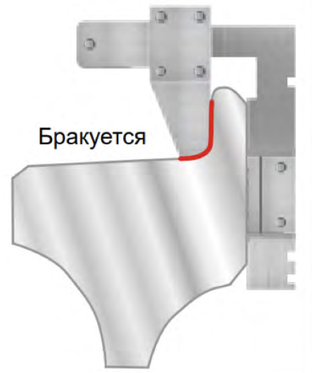
при наличии остроконечного наката на гребне колеса

при наличии трещины в любой части оси колесного блока или трещины в ободе, диске или ступице колеса

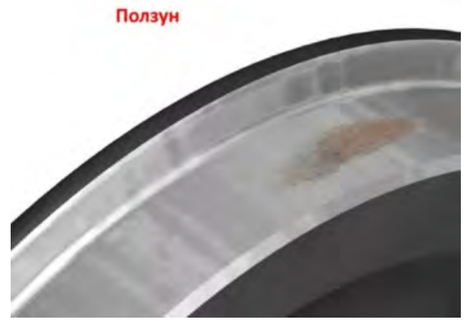
при разнице диаметров колес по кругу катания одной тележки более 10 мм



при вертикальном подрезе гребня высотой более 18 мм, измеряемого специальным шаблоном



При обнаружении в пути следования ползуна (выбоины) на колесе указанных пассажирских вагонов разрешается довести поезд:



до железнодорожной станции назначения, где колесный блок должен быть заменен	h ≤ 1 мм v установленная	1 мм ≤ h ≤ 2 мм v ≤ 100 км/
до ближайшей железнодорожной станции	2 мм ≤ h ≤ 6 мм v ≤ 15 км/ч	h > 6 мм v ≤ 10 км/ч

п. 157 ТРЕБОВАНИЯ К АВТОСЦЕПНЫМ УСТРОЙСТВАМ

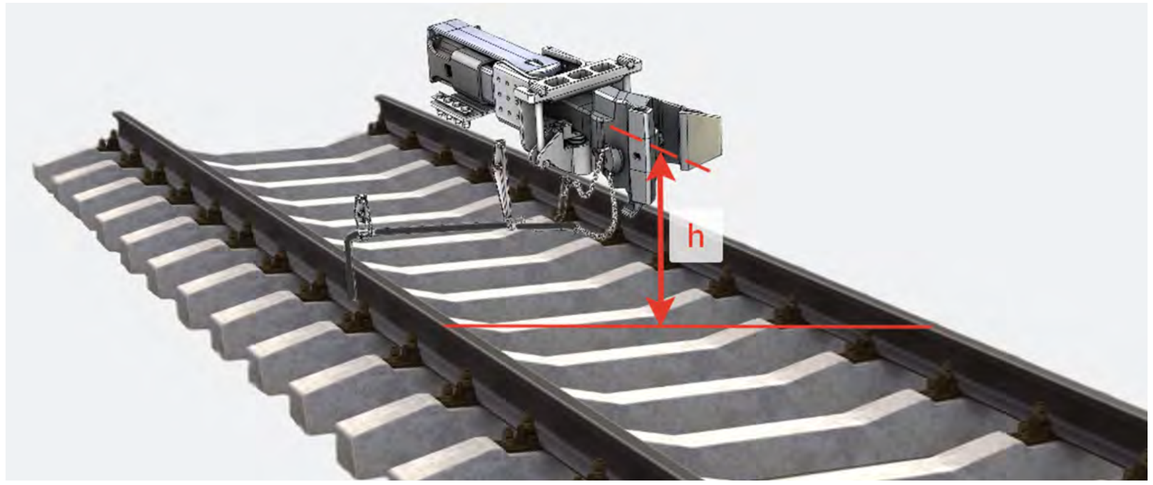
ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В СОСТАВ ПОЕЗДА ПРИ:

980мм < h < 1080мм

- У ЛОКОМОТИВОВ
- ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ
- ПОЧТОВЫХ, БАГАЖНЫХ, ПОЧТОВО-БАГАЖНЫХ ВАГОНОВ
- СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

950мм < h < 1080мм

- У ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ



ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ В ПОЕЗДА, КУРСИРУЮЩИЕ В МЕЖДУНАРОДНОМ СООБЩЕНИИ ПРИ:

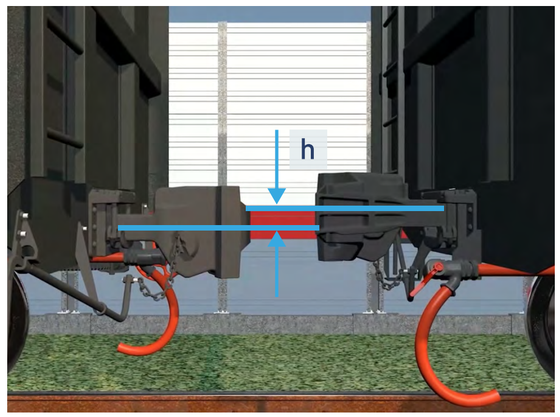
1015мм < h < 1115мм

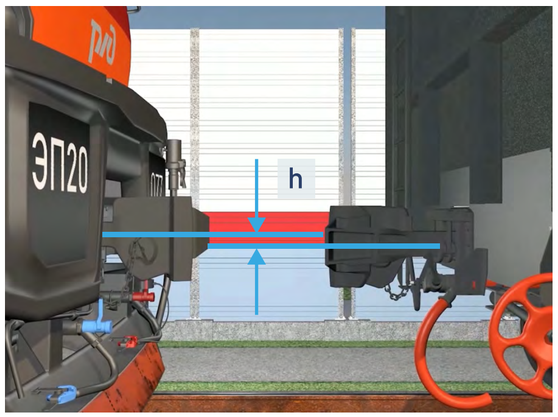
- ГОЛОВНЫЕ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ, ОБОРУДОВАННЫЕ АВТОСЦЕПКОЙ ПОЛУЖЕСТКОГО ТИПА

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ

h БОЛЕЕ 100мм

- В ГРУЗОВОМ ПОЕЗДЕ





ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ

h БОЛЕЕ 100мм

- МЕЖДУ ЛОКОМОТИВОМ И ПЕРВЫМ ГРУЖЕНЫМ ГРУЗОВЫМ ВАГОНОМ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

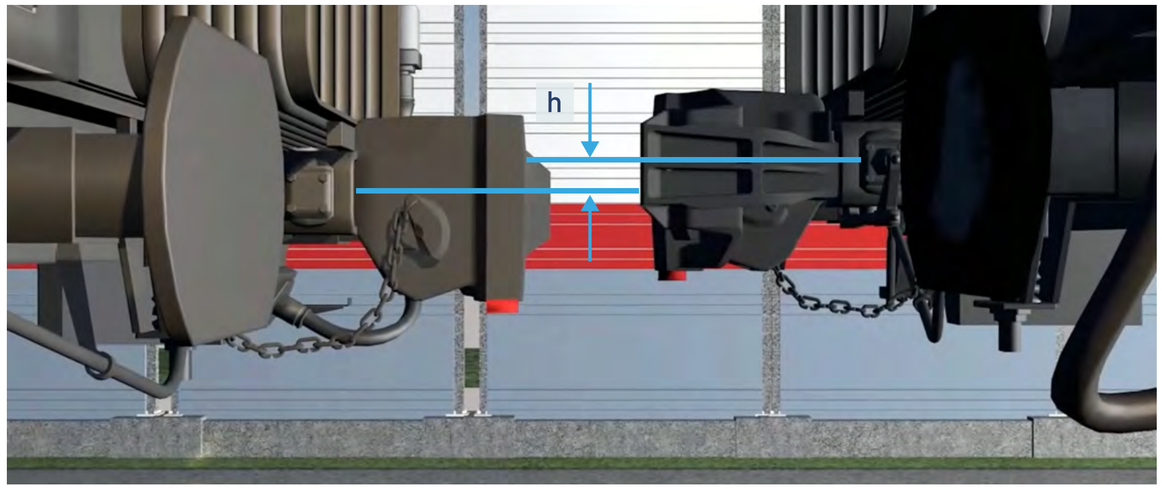
1. Инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, утвержденной протоколом от 20-21 октября 2010 г. № 53 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества

п. 157 ТРЕБОВАНИЯ К АВТОСЦЕПНЫМ УСТРОЙСТВАМ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ

h БОЛЕЕ 70мм

- В ПАССАЖИРСКОМ ПОЕЗДЕ, СЛЕДУЮЩЕМ СО СКОРОСТЬЮ ДО 120 КМ/Ч



ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ

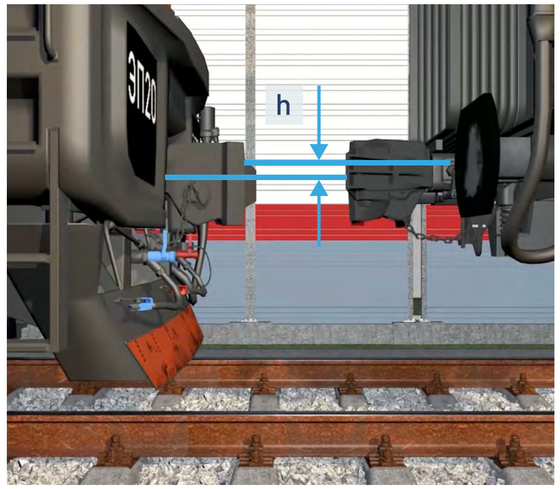
h БОЛЕЕ 50мм

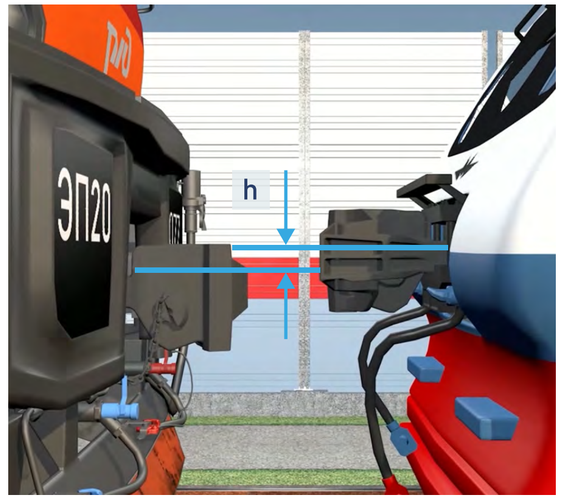
- В ПАССАЖИРСКОМ ПОЕЗДЕ, СЛЕДУЮЩЕМ СО СКОРОСТЬЮ ОТ 120 КМ/Ч ДО 140 КМ/Ч

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ

h БОЛЕЕ 100мм

- МЕЖДУ ЛОКОМОТИВОМ И ПЕРВЫМ ВАГОНОМ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА





ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ПРИ

h БОЛЕЕ 100мм

- МЕЖДУ ЛОКОМОТИВОМ И ПОДВИЖНЫМИ ЕДИНИЦАМИ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

АВТОСЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ И СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, РАБОТАЮЩЕГО ПО ТЕХНОЛОГИИ СОВМЕСТНО В СЦЕПЕ, ДОЛЖНО ИМЕТЬ УСТРОЙСТВО, ПРЕДОТВРАЩАЮЩЕЕ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОЕ РАСЦЕПЛЕНИЕ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

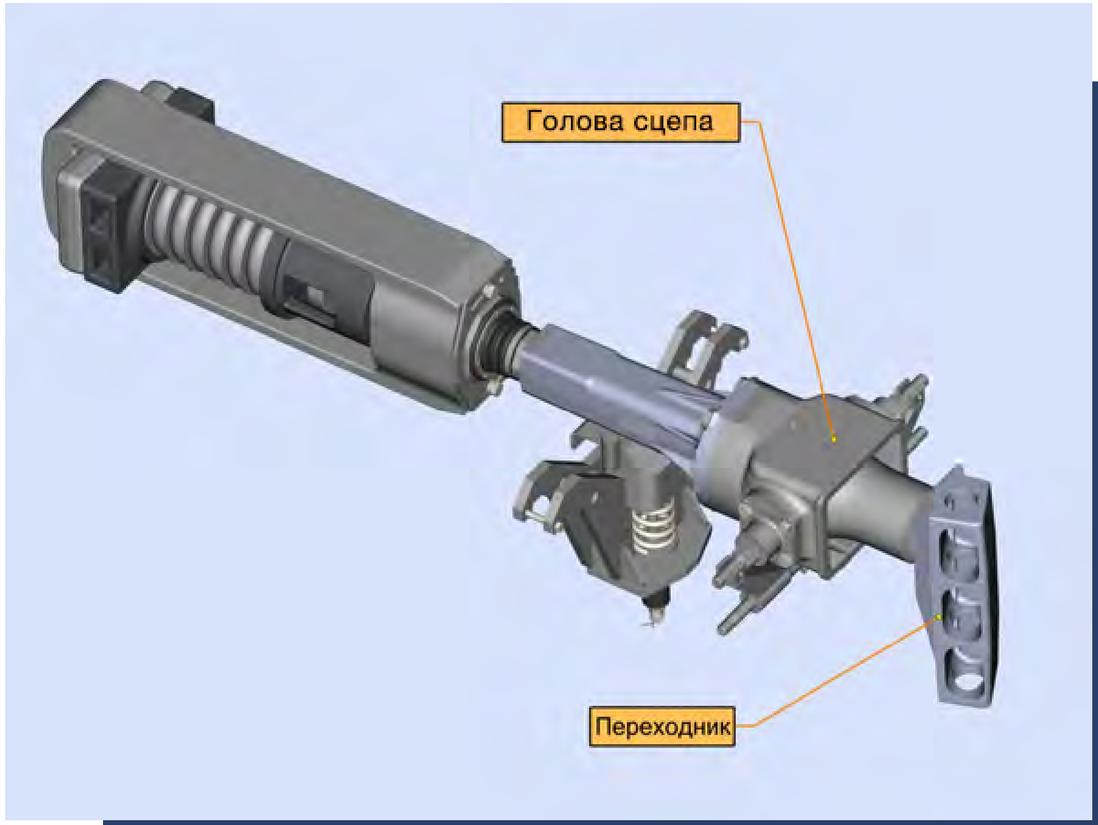
1. Инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, утвержденной протоколом от 20-21 октября 2010 г. № 53 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества

п. 158 ТРАНСПОРТИРОВКА МВПС СО СЦЕПНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ЖЕСТКОГО ТИПА

ТРАНСПОРТИРОВКА МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ, ОБОРУДОВАННЫХ СЦЕПНЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ЖЕСТКОГО ТИПА

ДОПУСКАЕТСЯ ПРИ НАЛИЧИИ ПЕРЕХОДНЫХ УСТРОЙСТВ (АДАПТЕРОВ) С ВЫСОТОЙ ПРОДОЛЬНОЙ ОСИ ПЕРЕХОДНОГО УСТРОЙСТВА (АДАПТЕРА) НАД УРОВНЕМ ВЕРХА ГОЛОВОК РЕЛЬСОВ **ОТ 980 ДО 1080 ММ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО**

КОРПУС АВТОСЦЕПКИ С ПЕРЕХОДНЫМ УСТРОЙСТВОМ (АДАПТЕРОМ)



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкция по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, утвержденная протоколом от 20-21 октября 2010 г. № 53 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества

п. 159 ТРЕБОВАНИЯ К СЦЕПНЫМ УСТРОЙСТВАМ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

К ЭКСПЛУАТАЦИИ СО СКОРОСТЬЮ ОТ 140 ДО 160 КМ/Ч ВКЛЮЧИТЕЛЬНО, ДОПУСКАЮТСЯ ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ, ОБОРУДОВАННЫЕ СЦЕПНЫМИ (АВТОСЦЕПНЫМИ) УСТРОЙСТВАМИ, ОТВЕЧАЮЩИМИ СЛЕДУЮЩИМ ТРЕБОВАНИЯМ:

УСТРОЙСТВО ДОЛЖНО БЫТЬ УДАРНО-ТЯГОВЫМ И ВКЛЮЧАТЬ АВТОСЦЕПКУ ПОЛУЖЕСТКОГО ТИПА ИЛИ СЦЕПКУ ЖЕСТКОГО ТИПА

ЦЕНТРИРУЮЩИЙ ПРИБОР ДОЛЖЕН 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)

ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ДОПУСКАЕТСЯ ПРИМЕНЕНИЕ АВТОСЦЕПКИ ПОЛУЖЕСТКОГО ТИПА С НИЖНИМ ОГРАНИЧИТЕЛЕМ ВЕРТИКАЛЬНЫХ ПЕРЕМЕЩЕНИЙ В СООТВЕТСТВИИ С КОНСТРУКТОРСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ НА ВАГОН

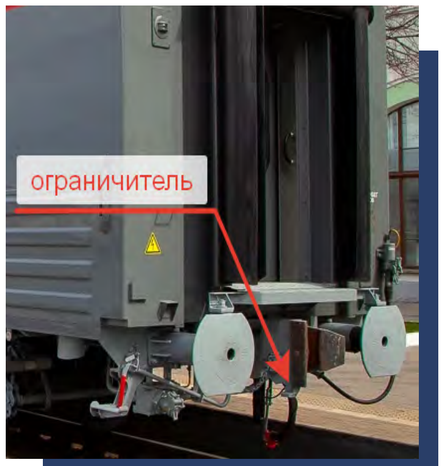
ЭКСПЛУАТИРУЕМЫХ СО СКОРОСТЬЮ ДВИЖЕНИЯ

ОТ **160** км/ч ДО **200** км/ч

ГОЛОВНАЯ И ХВОСТОВАЯ СЦЕПКИ ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПОЕЗДОВ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЖЕСТКОГО ТИПА

ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ В ИНТЕРВАЛЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ

ОТ **200** км/ч ДО **250** км/ч



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкция по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог, утвержденная протоколом от 20-21 октября 2010 г. № 53 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества

п. 160 СНАБЖЕНИЕ ЛОКОМОТИВОВ ИНВЕНТАРЕМ И ИНСТРУМЕНТАМИ

ЛОКОМОТИВЫ (КРОМЕ МАНЕВРОВЫХ), ЭКСПЛУАТИРУЕМЫЕ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ СНАБЖАЮТСЯ

ДВУМЯ НОСИМЫМИ РАДИОСТАНЦИЯМИ	ИНСТРУМЕНТАМИ И ДОПОЛНИТЕЛЬНЫМ ИНВЕНТАРЕМ В ПОРЯДКЕ, УСТАНАВЛИВАЕМОМ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ, УСТАНОВЛЕННЫХ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ.	ТОРМОЗНЫМИ БАШМАКАМИ ДЛЯ ЗАКРЕПЛЕНИЯ СОСТАВА НА ПЕРЕГОНЕ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЙ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ N 2 К ПРАВИЛАМ	ИНВЕНТАРЕМ ДЛЯ ПОДАЧИ СИГНАЛОВ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ N 1 К ПРАВИЛАМ

- НА ЛОКОМОТИВЕ ДОПУСКАЕТСЯ ИМЕТЬ ОДНУ НОСИМУЮ РАДИОСТАНЦИЮ ПРИ ОБОРУДОВАНИИ ЛОКОМОТИВА (КРОМЕ МАНЕВРОВЫХ) ДВУХДИАПАЗОННОЙ ИЛИ ТРЕХДИАПАЗОННОЙ РАДИОСТАНЦИЕЙ.
- ДОПУСКАЕТСЯ СНАБЖАТЬ ОДНОЙ НОСИМОЙ РАДИОСТАНЦИЕЙ МАНЕВРОВЫЕ ЛОКОМОТИВЫ И ЛОКОМОТИВЫ, ОБСЛУЖИВАЕМЫЕ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА.
- В СЛУЧАЯХ, КОГДА ЛОКОМОТИВЫ, МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ БЕЗ МАШИНИСТА И ЕГО ПОМОЩНИКА, ДОПУСКАЕТСЯ НЕ СНАБЖАТЬ ДАННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НОСИМЫМИ РАДИОСТАНЦИЯМИ.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение по организации системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования № 937-2021 ПКБ ЦВ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. №1963/р
2. Порядок выдачи, содержания, хранения и учета сигнальных принадлежностей для специального железнодорожного подвижного состава, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 27 декабря 2021 №3006/р
3. Порядок выдачи технического и сигнального оборудования и порядок обеспечения им устанавливается начальниками региональных дирекций тяги ОАО «РЖД» в зависимости от местных условий; с учетом требований Технологической инструкции «Техническое обслуживание электровозов и тепловозов в эксплуатации, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 апреля 2014 г. № 814р
4. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июня 2020 г. № 1361/р
5. Порядок учета и выдачи носимых радиостанций, утвержденный распоряжением Дирекции тяги ОАО «РЖД» от 6 июня 2022 г. № ЦТ-146/р
6. Об утверждении Положения по организации системы контроля технического состояния подвижного состава в пути следования № 937-2021 ПКБ ЦВ, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 14 августа 2014 г. № 1902р

п. 161 ПОРЯДОК ОБСЛУЖИВАНИЯ ЛОКОМОТИВОВ, МВПС И ССПС

ПОРЯДОК ОБСЛУЖИВАНИЯ И СОСТАВ РАБОТНИКОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ УПРАВЛЕНИЕ И ОБСЛУЖИВАНИЕ ЛОКОМОТИВОВ, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (ДАЛЕЕ - ЛОКОМОТИВНЫЕ БРИГАДЫ) И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА (ДАЛЕЕ - БРИГАДЫ ССПС), В ТОМ ЧИСЛЕ ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА С УЧЕТОМ ТРЕБОВАНИЙ УСТАНОВЛЕННЫХ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) В ЗАВИСИМОСТИ

1. от типа железнодорожного подвижного состава
2. от местных условий эксплуатации и применяемых систем управления и автоматизации

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по организации работы машиниста специального самоходного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», работающего без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 февраля 2014 г. № 520/р
2. Должностная инструкция работников локомотивных бригад эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 25декабря 2017 г. №2714/р
3. Типовая инструкция по обслуживанию мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 9 апреля 2012 №697/р
4. Типовая инструкция по организации вождения и выполнению маневровой работы на электропоездах «Ласточка» всех модификаций машинистами без помощников машиниста в дирекции скоростного сообщения – филиале ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1975/р
5. Инструкция по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1981/р
6. Инструкция по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивом машинистом без помощника машиниста Дирекции тяги, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1965/р
7. Положение о допуске мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава и локомотивных бригад перевозчиков на железнодорожные пути общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД» в пригородном сообщении, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 12 августа 2016 г. № 1655р

ПТЭ Раздел 9
Лист 107

п. 162 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЛОКОМОТИВОВ, МВПС И ССПС В АВТОМАТИЧЕСКОМ И (ИЛИ) ДИСТАНЦИОННОМ РЕЖИМАХ

ЛОКОМОТИВЫ | МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ | СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИ ОБОРУДОВАНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА СОСТАВНЫМИ ЧАСТЯМИ, НЕОБХОДИМЫМИ ПРОГРАММНЫМИ СРЕДСТВАМИ И ВОЗМОЖНОСТЬЮ УПРАВЛЕНИЯ ИМИ В РУЧНОМ РЕЖИМЕ

ДОПУСК В АВТОМАТИЧЕСКОМ И (ИЛИ) ДИСТАНЦИОННОМ РЕЖИМАХ

В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ ВЫХОДА ЭКСПЛУАТИРУЮЩИХСЯ В АВТОМАТИЧЕСКОМ И (ИЛИ) ДИСТАНЦИОННОМ РЕЖИМЕ НА ДРУГИЕ УЧАСТКИ ИНФРАСТРУКТУРЫ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

ЛОКОМОТИВЫ | МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ | СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

машинист

ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПЕРЕВЕДЕНЫ В РУЧНОЙ РЕЖИМ И УПРАВЛЯТЬСЯ МАШИНИСТОМ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Временная инструкция по управлению железнодорожным подвижным составом в автоматическом и (или) дистанционных режимах, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1957/р.
2. Местные инструкции, разрабатываемые в подразделениях на основании эксплуатационной документации на железнодорожный подвижной состав.
3. Перечень устройств и систем безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС и ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 13.08.2013 №1754р

п. 162 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЛОКОМОТИВОВ, МВПС И ССПС В АВТОМАТИЧЕСКОМ И (ИЛИ) ДИСТАНЦИОННОМ РЕЖИМАХ

ОБОРУДОВАНИЕ СОСТАВНЫМИ ЧАСТЯМИ

ОБОРУДОВАНИЕ НЕОБХОДИМЫМИ ПРОГРАММНЫМИ СРЕДСТВАМИ

- ЛОКОМОТИВОВ
- МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
- СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ДЛЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ В

АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

ДИСТАНЦИОННОМ РЕЖИМЕ

ИЛИ
ВЫПОЛНЕНИЕ ТАКИХ РАБОТ ПРИ ИХ ИЗГОТОВЛЕНИИ

ПРОИЗВОДИТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ **ПУНКТОВ 4, 22 – 26 ТР ТС 001/2011, КОНСТРУКТОРСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ И ПРАВИЛ**

ПОРЯДОК ОБОРУДОВАНИЯ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

Локальным нормативным актом владельца железнодорожного подвижного состава

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАДЕЖНУЮ РАБОТУ СИСТЕМ АВТОМАТИЧЕСКОГО И (ИЛИ) ДИСТАНЦИОННОГО УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ

ЛОКОМОТИВОВ | МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА | СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

В АВТОМАТИЧЕСКОМ И (ИЛИ) ДИСТАНЦИОННОМ РЕЖИМАХ, ВОЗЛАГАЕТСЯ НА РАЗРАБОТЧИКОВ И ПРОИЗВОДИТЕЛЕЙ ЭТИХ СИСТЕМ

Владелец инфраструктуры

Локальным нормативным актом ОПРЕДЕЛЯЕТ

- дополнительные положения по организации движения поездов
- дополнительные положения по порядку производства маневровой работы на участках инфраструктуры на которых эксплуатируются локомотивы, мотор-вагонный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав в автоматическом и (или) дистанционном режиме, обеспечивающие безопасность движения

Владелец инфраструктуры

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ МЕСТНЫХ УСЛОВИЙ УЧАСТКОВ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ), НА КОТОРЫХ ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ ЛОКОМОТИВЫ, МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ В АВТОМАТИЧЕСКОМ И (ИЛИ) ДИСТАНЦИОННОМ РЕЖИМЕ И ОРГАНИЗАЦИИ ПОЕЗДНОЙ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ, МОЖЕТ УСТАНАВЛИВАТЬ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ СОСТАВНЫЕ ЧАСТИ ПОДСИСТЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ТАКИХ УЧАСТКАХ.

ПТЭ Раздел 9
Лист 108

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Временная инструкция по управлению железнодорожным подвижным составом в автоматическом и (или) дистанционных режимах, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1957/р.
2. Местные инструкции, разрабатываемые в подразделениях на основании эксплуатационной документации на железнодорожный подвижной состав.
3. Перечень устройств и систем безопасности движения, регистраторов переговоров, применяемых на локомотивах, моторвагонном подвижном составе и специальном самоходном подвижном составе (ТПС, МВПС и ССПС), в зависимости от рода движения и состава локомотивной бригады, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 13.08.2013 №1754р

п. 163,164 ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ

ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ НА ИНФРАСТРУКТУРЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ ФОРМИРОВАНИЯ, НАЗНАЧЕНИЯ, ОБОРОТА, РАСФОРМИРОВАНИЯ И В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ

ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ

ДОЛЖНЫ ПРОХОДИТЬ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ (ВКЛЮЧАЯ БЕЗОТЦЕПОЧНЫЙ РЕМОНТ), А ПРИ ВЫЯВЛЕНИИ НЕИСПРАВНОСТИ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОТРЕМОНТИРОВАНЫ

ПЕРИОДИЧНОСТЬ ПРОВЕДЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ДОЛЖНА СООТВЕТСТВОВАТЬ ТРЕБОВАНИЯМ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ

РАБОТНИКИ ПУНКТОВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ГРУЗОВЫХ И ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ДОЛЖНЫ В СООТВЕТСТВИИ С ТЕХНОЛОГИЧЕСКИМ ПРОЦЕССОМ И ГРАФИКОМ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРОИЗВОДИТЬ ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ВАГОНОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ПРОСЛЕДОВАНИЕ ВАГОНОВ В ИСПРАВНОМ СОСТОЯНИИ В СОСТАВЕ ПОЕЗДА ДО СЛЕДУЮЩЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ПАССАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ

ПОСЛЕ ОСМОТРА И ПОДГОТОВКИ ДЛЯ СЛЕДОВАНИЯ ДО БЛИЖАЙШЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ИМЕЮЩЕЙ ПУНКТ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

МОЖЕТ ВКЛЮЧАТЬСЯ В СОСТАВ ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, ГДЕ НЕТ ПУНКТОВ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

ПРИ ТЕХНИЧЕСКОМ ОБСЛУЖИВАНИИ ПАССАЖИРСКИХ И ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПРОВЕРЯЮТСЯ (ЕСЛИ ПЕРЕЧИСЛЕННЫЕ СОСТАВНЫЕ ЧАСТИ ПРЕДУСМОТРЕНЫ КОНСТРУКЦИЕЙ ВАГОНА):

1. состояние и износ узлов и деталей, и их соответствие размерам, установленным для эксплуатации
2. исправность действия тормозного оборудования, буферного и автосцепного устройств, средств сигнализации
3. исправность действия устройств связи (для пассажирских вагонов)
4. состояние и исправность ходовых частей (тележек)
5. исправность кузовов и котлов цистерн грузовых вагонов, обеспечивающая сохранность перевозимых грузов
6. исправность переходных площадок помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней
7. наличие и исправность устройств, предохраняющих от падения на железнодорожный путь деталей и оборудования
8. сроки ремонта, а у пассажирских вагонов, кроме того, сроки единой технической ревизии
9. исправность рамы и кузова вагона

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководство по текущему отцепочному ремонту (ТР-1) №РД 32 ЦВ 094- 2018, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 07 декабря 2018 г. № 2633/р
2. Руководство ЛВ1.0027 СО «Вагоны пассажирские. Руководство по деповскому ремонту», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 27 ноября 2018 г. №2499/р
3. Руководство ЛВ1.0005 РЭ «Вагоны пассажирские. Руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 30 декабря 2016 г. № 2841р
4. Электрическое оборудование пассажирских вагонов локомотивной тяги. Руководство по ремонту №ЛВ1.0018 РК, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2017 г № 2773р
5. Вагоны пассажирские руководство по техническому обслуживанию и текущему ремонту 023 ПКБ ЦЛ-2010 РЭ, утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 16 ноября 2011 г

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации №808-2017 ПКБ ЦВ, утвержденная протоколом от 21-22 мая 2009 г. № 50 Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

п. 165 ПРОЕЗД В НЕРАБОЧЕЙ КАБИНЕ ЛОКОМОТИВА

ПРОЕЗД В НЕРАБОЧЕЙ КАБИНЕ ЛОКОМОТИВА НАРЯДА ВЕДОМСТВЕННОЙ ОХРАНЫ ПРИ ИСПОЛНЕНИИ ИМИ СВОИХ СЛУЖЕБНЫХ ОБЯЗАННОСТЕЙ, А ТАКЖЕ ИНЫХ ЛИЦ, ДОПУСКАЕТСЯ В ПОРЯДКЕ, УСТАНОВЛЕННОМ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

п. 166 НАХОЖДЕНИЕ В РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ НА ПУТЯХ ЛОКОМОТИВОВ, МВПС И ССПС

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОСТАВЛЯТЬ В РАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ

- ЛОКОМОТИВЫ
- МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ
- СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

НА ДЕПОВСКИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

СОСТАВ БЕЗ НАБЛЮДЕНИЯ РАБОТНИКА, ЗНАЮЩЕГО ПРАВИЛА ИХ ОБСЛУЖИВАНИЯ И УМЕЮЩЕГО ОСТАНОВИТЬ ЛОКОМОТИВЫ, МОТОР-ВАГОННЫЙ И СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

БЕЗ МАШИНИСТА ИЛИ ЕГО ПОМОЩНИКА

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Типовой инструкцией по организации прогрева локомотивов и сохранности подвижного состава на путях станций смены локомотивных бригад, утвержденной распоряжением Дирекции тяги от 8 мая 2019 г. № ЦТ-116р.
2. Типовой инструкцией о порядке прогрева моторвагонного подвижного состава в зимнее и переходное время года. Утвержденной распоряжением Центральной дирекции моторвагонного подвижного состава ОАО «РЖД» от 28 октября 2015 г. № ЦДМВ-275/р.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Протокол № 69 от 18-19 октября 2018 г. Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества

п. 167 ПОДАЧА ЛОКОМОТИВОВ, МВПС И ССПС С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

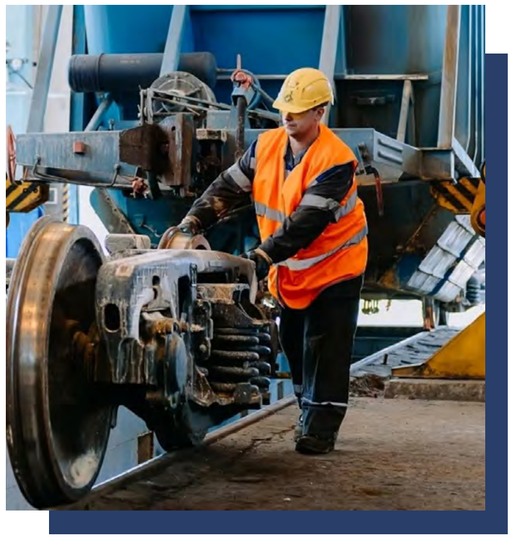
ВЫХОД С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

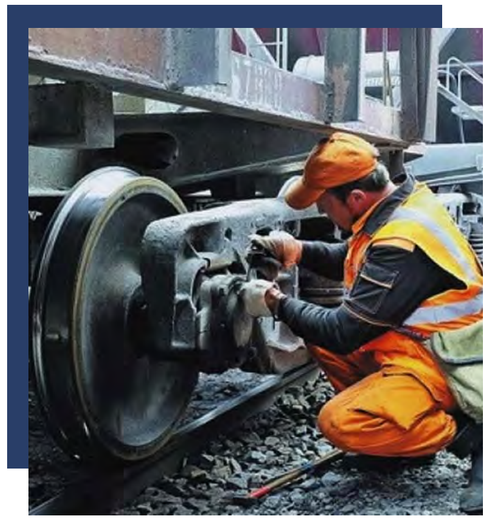
- ЛОКОМОТИВОВ
- МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
- СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 2 СТАТЬИ 17 ФЕДЕРАЛЬНОГО ЗАКОНА «О ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

п. 168 ЭКСПЛУАТАЦИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ С ШИРИНОЙ КОЛЕИ 1435 ММ

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ЭКСПЛУАТИРУЕМОГО НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ С НОМИНАЛЬНОЙ ШИРИНОЙ КОЛЕИ 1435 ММ НА ТЕРРИТОРИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ВЫПОЛНЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПОРЯДКОМ, УСТАНАВЛИВАЕМЫМ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ В СООТВЕТСТВИИ С ПТЭ





ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 мая 2012 г. № 1024.
2. Технический регламент «Требования по сертификации на Федеральном железнодорожном транспорте» №ФТС ЖТ ЦТ 063-2000, утвержденного указанием МПС России от 18 июня 2001 г. № М-1106у

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Порядок подачи (выхода) локомотивов, мотор-вагонного железнодорожного подвижного состава с железнодорожных путей необщего пользования на железнодорожные пути общего пользования и с железнодорожных путей общего пользования на железнодорожные пути необщего пользования, утвержденный приказом Минтранса России от 15.02.2008г. №28

ПРИЛОЖЕНИЕ 1
ИСИ

ИНСТРУКЦИЯ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

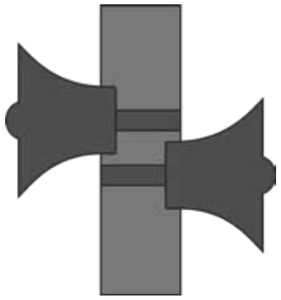
п. 1-5 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. СИГНАЛЫ

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ ПРИМЕНЯЮТСЯ ВИЗУАЛЬНЫЕ (ВИДИМЫЕ) И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

НОЧНЫЕ СИГНАЛЫ должны применяться в светлое время суток при тумане, метели и других неблагоприятных условиях, когда видимость дневных сигналов остановки не соответствует нормам.
Видимые сигналы выражают свое требование цветом, формой, положением и числом сигнальных показаний.

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ выражаются числом и сочетанием звуков различной продолжительности.
Звуковые сигналы подаются свистками локомотивов, дрезин съемного типа, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, ручными свистками, духовыми рожками, сиренами, гудками и петардами.

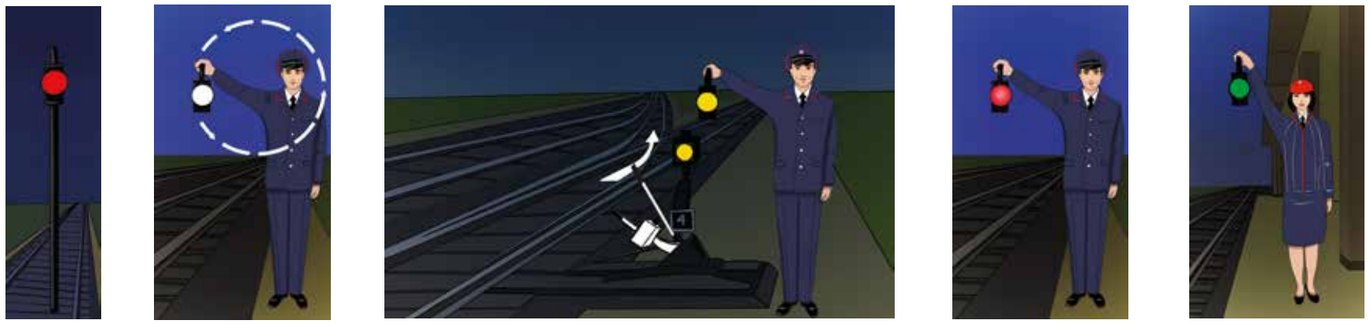
Видимые



Звуковые

Круглосуточные

Дневные



Ночные

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ Р 57612-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Эргономика. Система звуковых и визуальных сигналов опасности и информационных сигналов»
2. ГОСТ 34707-2021 «Межгосударственный стандарт. Элементы оптические для световых сигнальных приборов железнодорожного транспорта. Технические условия»
3. ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»
4. ГОСТ 12.4.026-2015 «Межгосударственный стандарт. Система стандартов безопасности труда. Цвета сигнальные, знаки безопасности и разметка сигнальная. Назначение и правила применения. Общие технические требования и характеристики. Методы испытаний»

п. 6, 7 СВЕТОФОРЫ: КОНСТРУКЦИЯ И КЛАССИФИКАЦИЯ

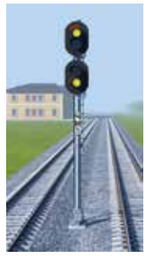
ВИДЫ СВЕТОФОРОВ ПО НАЗНАЧЕНИЮ:

1) входной
2) выходной
3) маршрутный
4) проходной
5) прикрытия
6) заградительный
7) предупредительный
8) повторительный
9) локомотивный
10) маневровый
11) горочный
12) въездной (выездной)
13) технологический

На светофоре предусматривается литерная табличка, содержащая его обозначение.

1)

2)

3) 

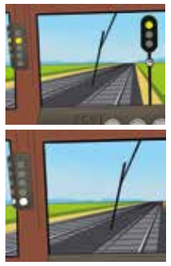
4)

5)

6)

7)

8)

9) 

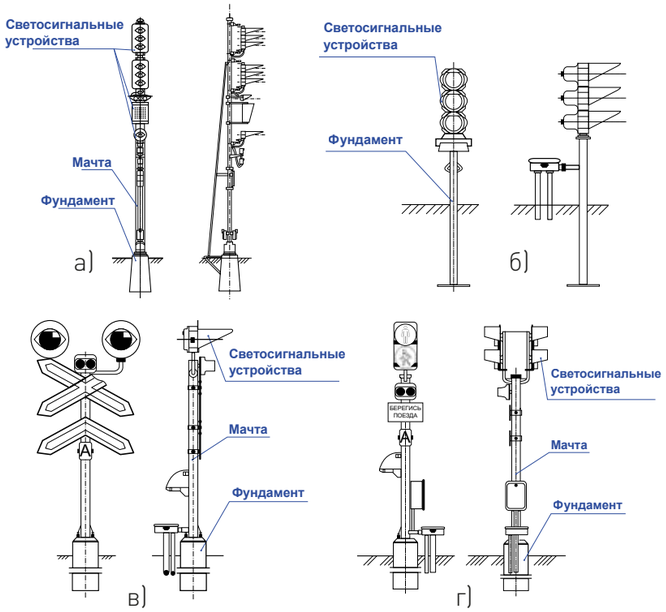
10)

11)

12)

13)

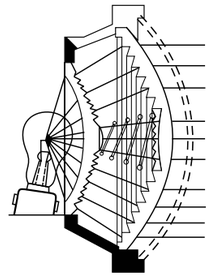
ВИДЫ СВЕТОФОРОВ ПО КОНСТРУКЦИИ:



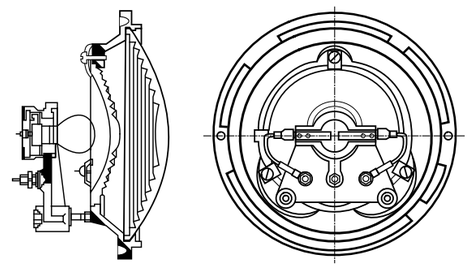
а) — мачтовый; б) — карликовый; в) — переездный; г) — оповестительный пешеходной сигнализации

Светодиодный светофор

Линзовый светофор



Устройство линзового светофора с однонитевой лампой



Устройство линзового светофора с двухнитевой лампой

Прожекторный светофор

НОРМАЛЬНО НЕГОРЯЩИМ режимом работы светофора является режим, при котором светофор не показывает ни один из имеющихся сигналов.
Сигнал на светофоре включается при вступлении поезда на участок приближения к светофору.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»

п. 8, 9, 11, 12, 15 СВЕТОФОРЫ: ПРАВИЛА УСТАНОВКИ

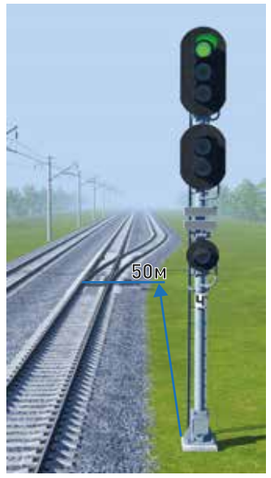
СВЕТОФОРЫ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ С ПРАВОЙ СТОРОНЫ по направлению движения или над осью ограждаемого ими железнодорожного пути.

ПРИ ОТСУТСТВИИ ГАБАРИТА ДЛЯ УСТАНОВКИ СВЕТОФОРОВ С ПРАВОЙ СТОРОНЫ в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), располагаются с левой стороны

ВЫХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ устанавливаются для каждого отправочного железнодорожного пути впереди места, предназначенного для стоянки локомотива отправляющегося поезда

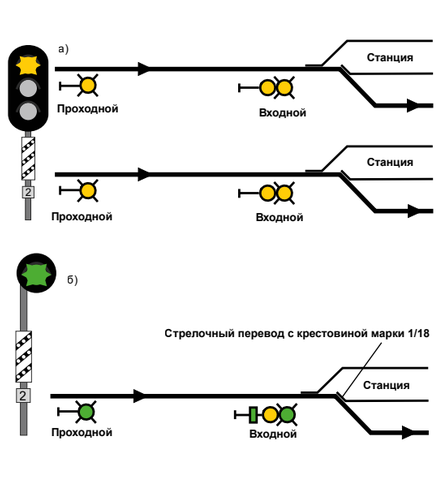
ПРОХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки – на границах между межпостовыми перегонами

На железнодорожных линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении на максимальной реализуемой скорости, но не более:
120 км/ч – для пассажирских поездов;
80 км/ч – для грузовых поездов.



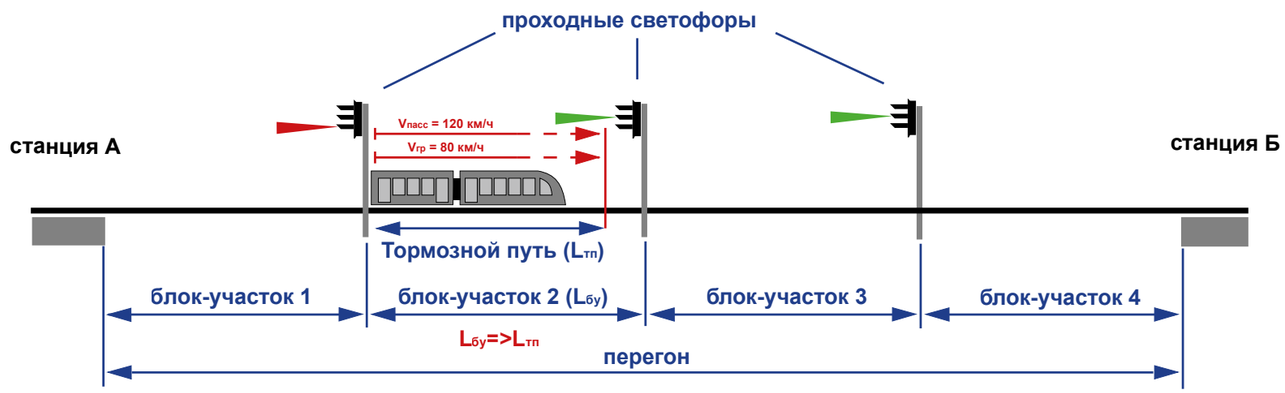
Входной светофор

Выходной светофор



Проходные светофоры автоматической блокировки

Проходной светофор полуавтоматической блокировки



СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. СП 235.1326000.2015 «Железнодорожная автоматика и телемеханика. Правила проектирования»
2. ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р
2. Распоряжение ОАО «РЖД» О выполнении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» от 29 июля 2022 г. № 1984р

п. 10, 13, 14, 18 СИГНАЛЫ СВЕТОФОРОВ, НОРМАЛЬНЫЕ ПОКАЗАНИЯ, АВТОМАТИЧЕСКОЕ ДЕЙСТВИЕ, ПРИГЛАСИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ

НА УЧАСТКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ, оборудованных автоблокировкой, нормальным показанием проходных светофоров является разрешающее показание или нормально негорящее, а входных, маршрутных и выходных – запрещающее показание

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, а также участках с автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным железнодорожным путям, на входных и маршрутных светофорах применяется сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим железнодорожным путям.

Сигнализация безостановочного пропуска применятся на главном и прилегающем к нему боковом пути железнодорожной станции.

Пути, оборудуемые сигнализацией безостановочного пропуска, определяются исходными данными для проектирования

«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, а так же разные их сочетания

НА ВХОДНЫХ, МАРШРУТНЫХ И ВЫХОДНЫХ (КРОМЕ ГРУППОВЫХ) СВЕТОФОРАХ один лунно-белый мигающий огонь пригласительного сигнала разрешает поезду проследовать светофор с красным (или погасшим) огнем и продолжать движение до следующего светофора (или до предельного столбика при приеме на железнодорожный путь без выходного светофора

Светофоры и их назначение		Основные сигналы, подаваемые светофорами
Входной	Н, Ч, $Н_д$,$Ч_д$	✕ ✕ ✕ ✕ ✕ ✕ ⊗ ⊗ ⊗ ✕ ✕
Маневровый	М-2, М-3	⊗ ✕ ✕
Маршрутный	НМ-1, НМ-14	✕ ✕ ✕ ✕ ✕ ✕ ⊗ ⊗ ⊗ ⊗ ✕ ✕ ⊗
Горочный	Г, Г-1, Г-2	✕ ✕ ✕ ✕
Повторительный П	ПН-1, ПНМ-5	✕
	ПГ-1, ПГ-2	✕ ✕ ✕ ✕ ⊗ ✕ ⊗
Выходной НЗ, Ч8	АБ	✕ ✕ ✕ ✕ ✕ ⊗ ⊗ ⊗ ✕ ✕
	ПАБ	✕ ✕ ✕ ✕ ⊗
	АЛСО	✕ ✕ ✕ ✕ ⊗ ✕
Проходной	АБ 1,3,5...2,4,6	✕ ✕ ✕ ✕ ⊗ ⊗
	ПАБ Н, Ч	✕ ✕
Предупредительный	$П_с$	✕ ✕ ✕

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»

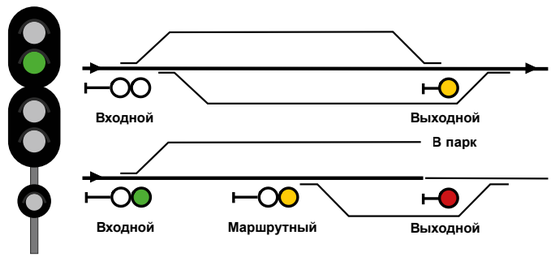
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» О выполнении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» от 29 июля 2022 г. № 1984р
2. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

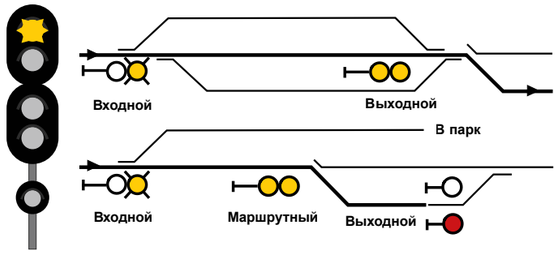
п. 16 ВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

1) разрешается поезду следовать на станцию с установленной скоростью, следующий светофор открыт
2) разрешается поезду следовать на станцию с установленной скоростью, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью
3) разрешается поезду следовать на станцию с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт
4) разрешается поезду следовать на станцию с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт
5) разрешается поезду следовать на станцию с отклонением по стрелочному переводу с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться
6) запрещается проезжать светофор
7) пригласительный сигнал

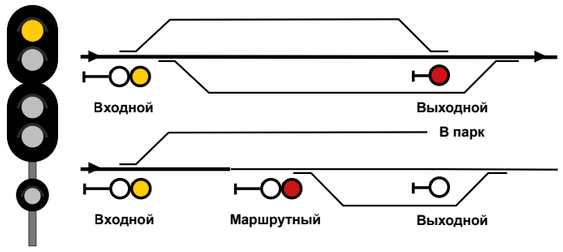
1)



2)

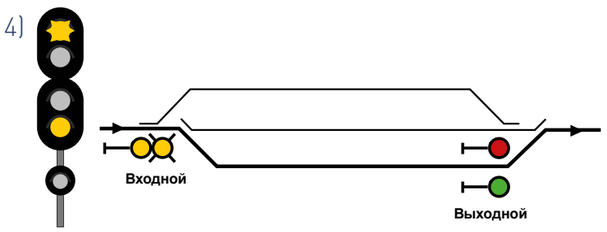


3)

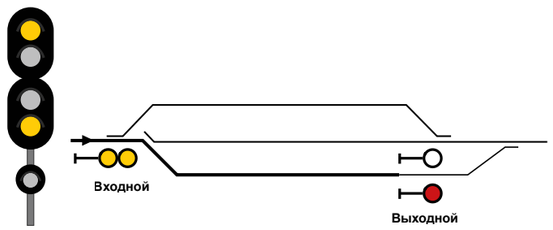


7)

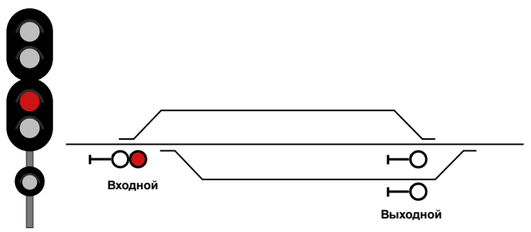
4)



5)



6)



Расстояние в 50 метров от входного светофора до стыков рамных рельсов первого по ходу движения противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода необходимо для возможности проведения маневров локомотивов без выхода за границу станции.
Для электрифицированных линий данное расстояние увеличивается до 250-300 м для перехода элементов системы тягового электроснабжения с перегонной на станционную конструкцию.

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

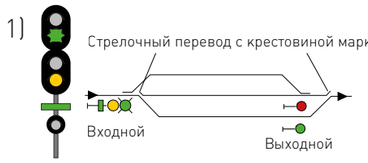
1. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 17, 20 СВЕТОФОРЫ НА СКОРОСТНЫХ УЧАСТКАХ

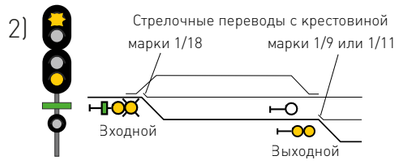
ВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ:

1) разрешается поезду следовать на станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 80 км/ч, следующий светофор открыт и разрешает его проследование со скоростью не более 80 км/ч
2) разрешается поезду следовать на станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью
3) разрешается поезду следовать на станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт
4) разрешается поезду следовать на станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий светофор открыт
5) разрешается поезду следовать на станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 120 км/ч, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью
6) разрешается поезду следовать на станцию с отклонением по стрелочному переводу со скоростью не более 60 км/ч и готовностью остановиться, следующий светофор закрыт
7) разрешается поезду следовать на станцию с установленной скоростью, следующий светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 60 км/ч
8) разрешается локомотиву, мотор-вагонному и самоходному специальному подвижному составу следовать на свободный участок пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, от начала пути приема до маршрутного светофора с красным огнем

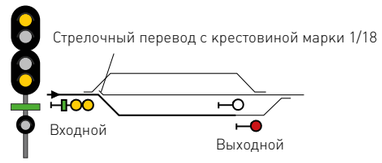
1)



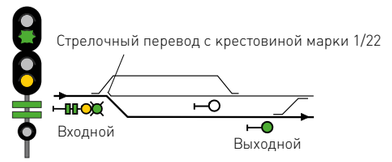
2)



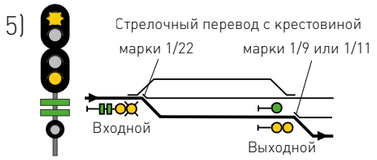
3)



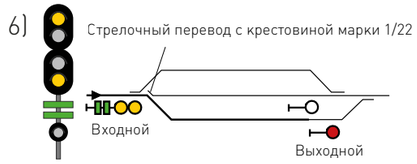
4)



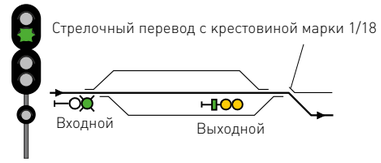
5)



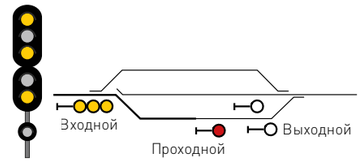
6)



7)



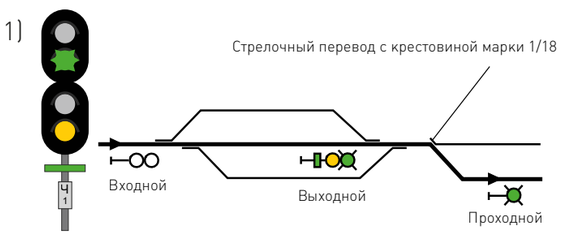
8)



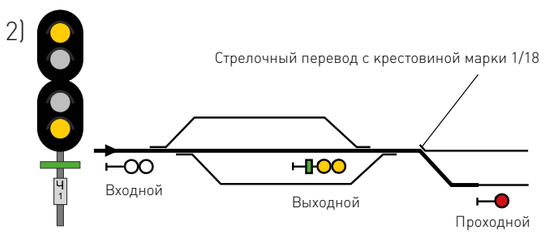
ВЫХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ:

1) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 80 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт
2) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт
3) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 120 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт
4) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 60 км/ч, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт

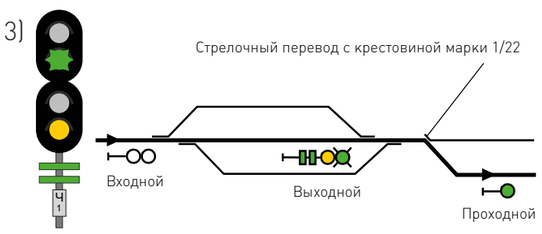
1)



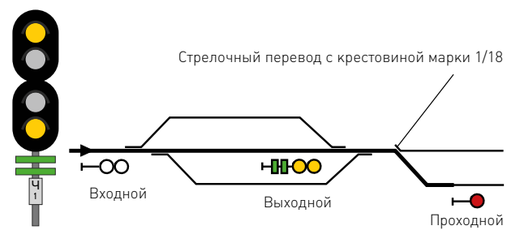
2)



3)



4)



СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»
2. ГОСТ 34703-2020 «Межгосударственный стандарт. Оборудование тормозное железнодорожного подвижного состава. Термины и определения»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 19, 21, 23, 24 ВЫХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

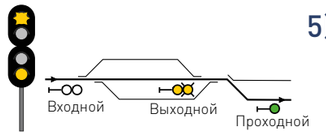
АВТОБЛОКИРОВКА

1) разрешается поезду отправиться со станции и следовать с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка
2) разрешается поезду отправиться ос станции и следовать, с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт
3) разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор открыт
4) разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью, поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, следующий светофор закрыт
5) запрещается проезжать светофор

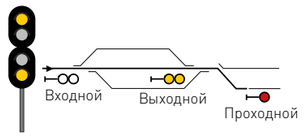
1)

2)

3)



4)



5)

ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКАЯ БЛОКИРОВКА

1) разрешается поезду отправиться со станции и следовать с установленной скоростью, перегон до следующей станции свободен
2) запрещается проезжать светофор
3) разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей станции свободен
4) разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью; поезд следует с отклонением по стрелочному переводу, перегон до следующей станции свободен, входной светофор следующей железнодорожной станции открыт

1)

2)

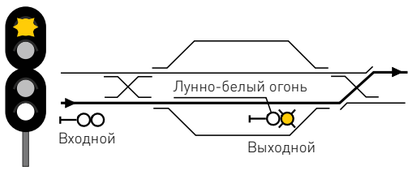
3)

4)

ПРИ НАЛИЧИИ ОТВЕТВЛЕНИЯ, ОБОРУДОВАННОГО ПУТЕВОЙ БЛОКИРОВКОЙ

1) разрешается поезду отправиться со станции на ответвление, оборудованное путевой блокировкой, или на железнодорожный путь многопутного участка, или по неправильному железнодорожному пути при двусторонней автоблокировке; впереди свободно не менее двух блок-участков (при автоблокировке), свободен перегон до следующей станции (при полуавтоматической блокировке)

2) – разрешается поезду отправиться со станции и далее следовать по неправильному железнодорожному пути по показаниям локомотивного светофора



ПРИ НАЛИЧИИ ОТВЕТВЛЕНИЯ, НЕ ОБОРУДОВАННОГО ПУТЕВОЙ БЛОКИРОВКОЙ

+

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ

Станция (штемпель)
«___» _____ 20___ г.
_____ ч. _____ мин.
Выдана на поезд № _____
(толкачу п. № _____)

Дежурный по станции _____

ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

Станция (штемпель)
«___» _____ 20___ г.
_____ ч. _____ мин.
Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____
отправиться с _____ пути по _____ пути
и следовать до входного сигнала станции
_____ (до _____ км) с возвращением обратно.
Блокировка не действует.

Дежурный по станции _____
(ненужное зачеркнуть)

или

Ключ-жезл

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Регламент действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г
2. Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 8, ст. 744)

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»
2. ГОСТ 9238-2013 «Межгосударственный стандарт. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений»

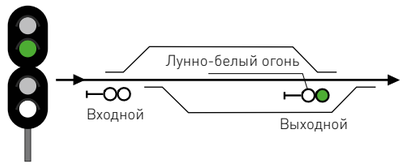
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г. № 319/р
2. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

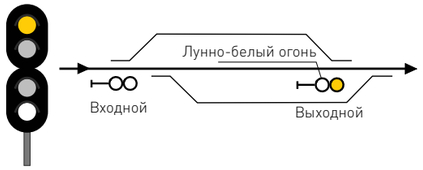
п. 22 ВЫХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

АВТОМАТИЧЕСКАЯ ЛОКОМОТИВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ СРЕДСТВО ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ (АЛСО)

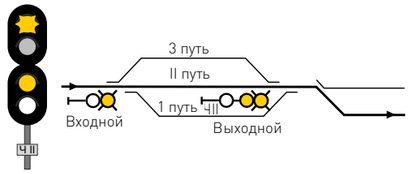
1) разрешается поезду отправиться со станции и следовать с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка



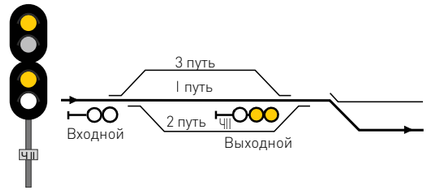
2) разрешается поезду отправиться со станции, впереди свободен один блок-участок



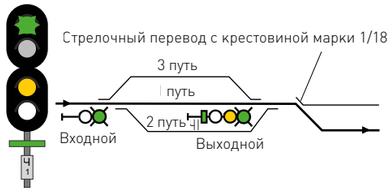
3) разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу, впереди свободны два и более блок-участка



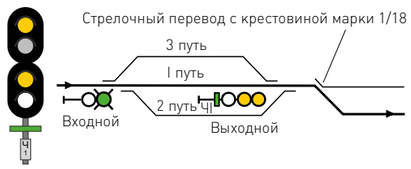
4) разрешается поезду отправиться со станции с уменьшенной скоростью с отклонением по стрелочному переводу, впереди свободен один блок-участок



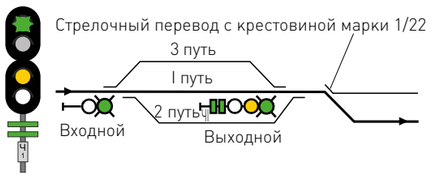
5) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 80 км/ч с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободны два и более блок-участка



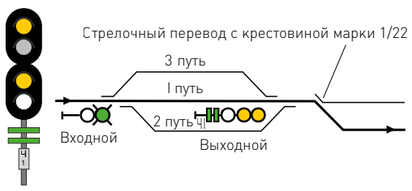
6) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 60 км/ч с отклонением по стрелочному переводу марки 1/18, впереди свободен один блок-участок



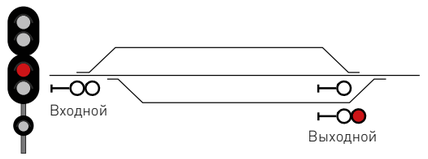
7) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 120 км/ч с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободны два и более блок-участка



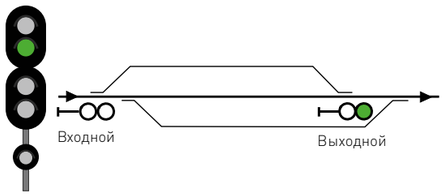
8) разрешается поезду отправиться со станции со скоростью не более 60 км/ч с отклонением по стрелочному переводу марки 1/22, впереди свободен один блок-участок



9) запрещается проезжать светофор



10) разрешается поезду отправиться со станции с установленной скоростью на свободный от поездов перегон до входного светофора следующей станции



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Регламент действий локомотивных бригад в аварийных и нестандартных ситуациях при работе на сопредельных участках других железнодорожных администраций, утвержден Протоколом семьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 16 октября 2019 г
2. Положение о составе разделов проектной документации и требованиях к их содержанию, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 16 февраля 2008 г. № 87 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2008, № 8, ст. 744)

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 34530-2019 «Межгосударственный стандарт. Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»
2. ГОСТ 9238-2013 «Межгосударственный стандарт. Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г. № 319/р
2. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 26, 27, 28, 30 ПРОХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

Проходные светофоры на участках, оборудованных трехзначной автоблокировкой

1) разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка

2) разрешается движение с готовностью остановиться, следующий светофор закрыт

3) запрещается проезжать светофор

Проходные светофоры на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой

1) разрешается движение с установленной скоростью, перегон до следующей станции свободен

2) запрещается проезжать сигнал

Проходные светофоры на участках, оборудованных четырехзначной автоблокировкой

1) впереди свободны три или более блок-участка

2) впереди свободны два блок-участка

3) впереди свободен один блок-участок

4) запрещается проезжать светофор

Световые указатели должны сохранять сигнальные значения и в погашенном состоянии

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 109

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»
2. ГОСТ 8442-65* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог»
3. ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»
4. ГОСТ Р 56057-2014 «Национальный стандарт Российской Федерации. Системы светооптические светодиодные для железнодорожной светофорной сигнализации. Общие технические требования и методы испытаний»
5. ГОСТ Р 57612-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Эргономика. Система звуковых и визуальных сигналов опасности и информационных сигналов»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 25, 29, 31 МАРШРУТНЫЕ СВЕТОФОРЫ, ПРЕДВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ, УСЛОВНО-РАЗРЕШАЮЩИЙ СИГНАЛ

МАРШРУТНЫЕ СВЕТОФОРЫ

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, следующий светофор открыт

2) один желтый огонь – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий закрыт

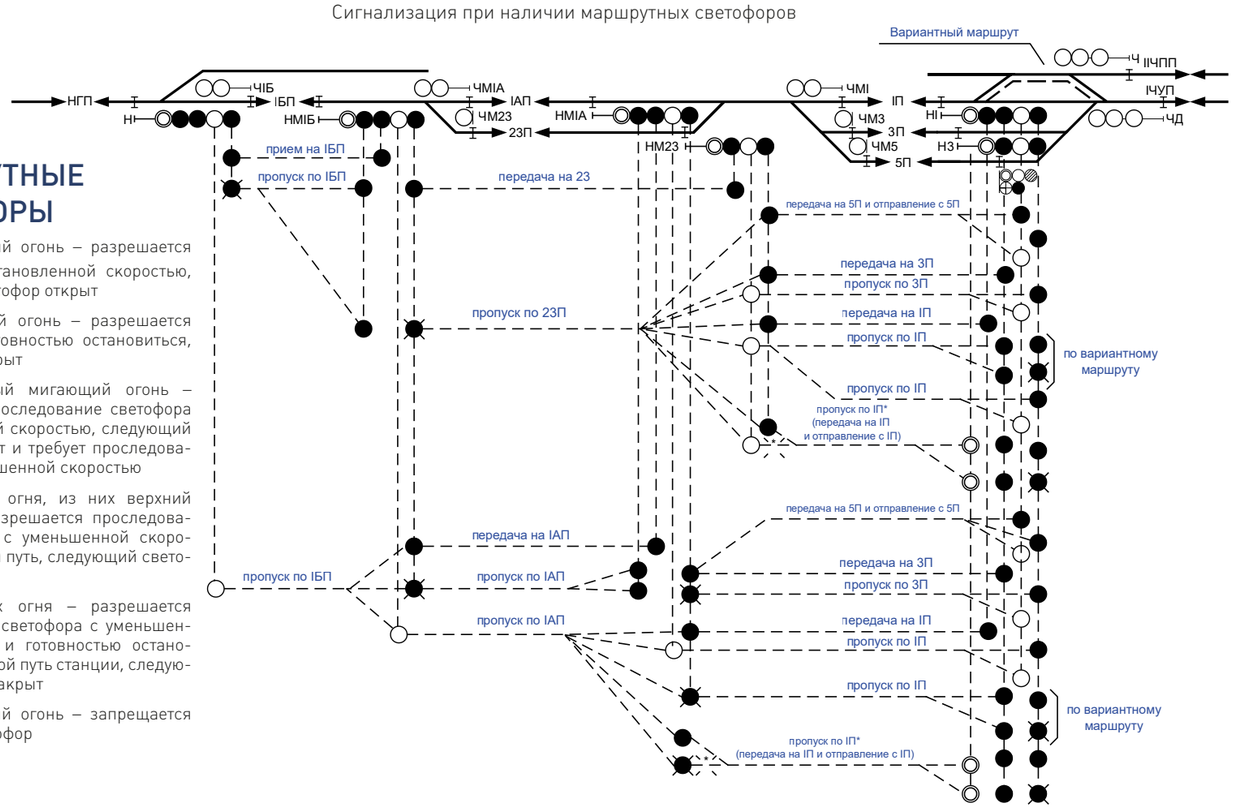
3) один желтый мигающий огонь – разрешается проследование светофора с установленной скоростью, следующий светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью

4) два желтых огня, из них верхний мигающий – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью на боковой путь, следующий светофор открыт

5) два желтых огня – разрешается проследование светофора с уменьшенной скоростью и готовностью остановиться на боковой путь станции, следующий светофор закрыт

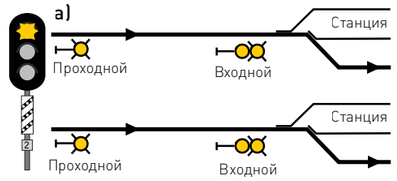
6) один красный огонь – запрещается проезжать светофор

Сигнализация при наличии маршрутных светофоров

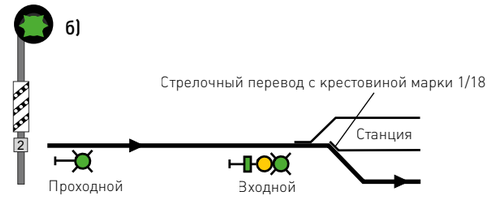


ПРЕДВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

1) разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на станцию с отклонением по стрелочному переводу



2) разрешается движение с установленной скоростью, входной светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч, поезд принимается на станцию с отклонением по стрелочному переводу



УСЛОВНО-РАЗРЕШАЮЩИЙ СИГНАЛ

разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем или знака «Граница блок-участка» при показании локомотивного светофора «желтый огонь с красным» со скоростью на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения

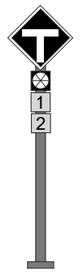
1) условно-разрешающий сигнал при автоблокировке

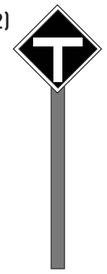
2) условно-разрешающий сигнал при АЛСО

3) отмена действия условно-разрешающего сигнала

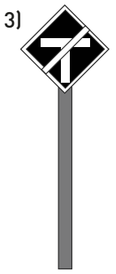
1)

2)





3)



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила дорожного движения, утвержденных постановлением Совета Министров – Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 109

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 34530-2019 «Транспорт железнодорожный. Основные понятия. Термины и определения»
2. ГОСТ 8442-65* «Государственный стандарт Союза ССР. Знаки путевые и сигнальные железных дорог»
3. ГОСТ Р 53431-2009 «Национальный стандарт Российской Федерации. Автоматика и телемеханика железнодорожная. Термины и определения»
4. ГОСТ Р 56057-2014 «Национальный стандарт Российской Федерации. Системы светооптические светодиодные для железнодорожной светофорной сигнализации. Общие технические требования и методы испытаний»
5. ГОСТ Р 57612-2017 «Национальный стандарт Российской Федерации. Эргономика. Система звуковых и визуальных сигналов опасности и информационных сигналов»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 32, 33, 34 СВЕТОФОРЫ: ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ, ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ, ПРИКРЫТИЯ

СВЕТОФОРЫ ПРИКРЫТИЯ

Запрещается совмещение светофоров прикрытия с другими светофорами

1) разрешается движение с установленной скоростью

2) запрещается проезжать светофор

ЗАГРАДИТЕЛЬНЫЕ СВЕТОФОРЫ

1) заградительный - запрещается проезжать светофор

2) предупредительный - разрешается движение с готовностью остановиться, основной заградительный светофор закрыт

3) при отсутствии опасности, сигнальные огни заградительных светофоров и предупредительных светофоров к ним не горят

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СВЕТОФОРЫ

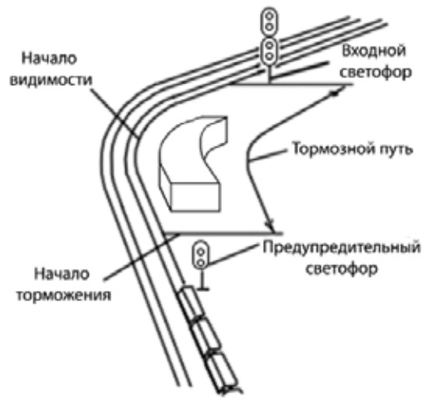
Перед всеми входными и проходными светофорами и светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору

1) разрешается движение с установленной скоростью, основной светофор открыт

2) разрешается движение с готовностью остановиться, основной светофор закрыт

3) разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью, поезд принимается на боковой путь станции

Схема расстановки предупредительных светофоров



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р
2. СТО РЖД 19.002-2017 «Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики. Порядок ввода в эксплуатацию»

п. 35, 38, 39 СВЕТОФОРЫ: ПОВТОРИТЕЛЬНЫЕ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ, НЕДЕЙСТВУЮЩИЕ

ПОВТОРИТЕЛЬНЫЕ СВЕТОФОРЫ

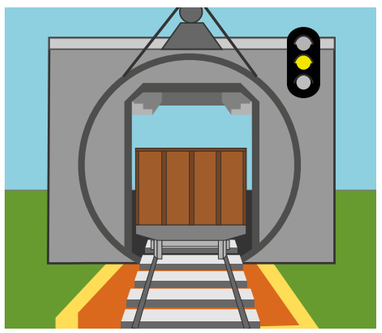
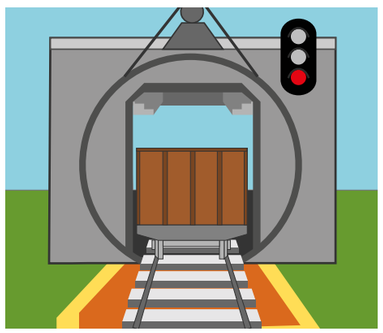
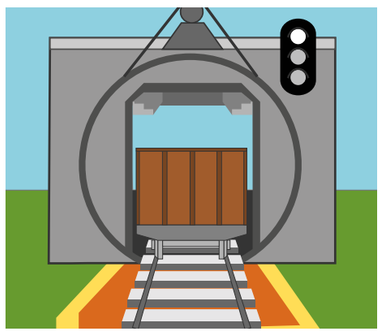
с одним зеленым огнем указывают, что выходной или маршрутный светофор открыт

При отсутствии разрешающего показания на основном светофоре сигнальные огни повторительных светофоров не горят. В этом положении светофоры сигнального значения не имеют.

На путях необщего пользования:
1) маневровый светофор открыт
2) въездной или технологический светофор открыт

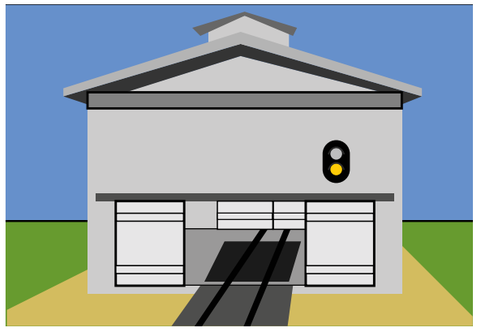
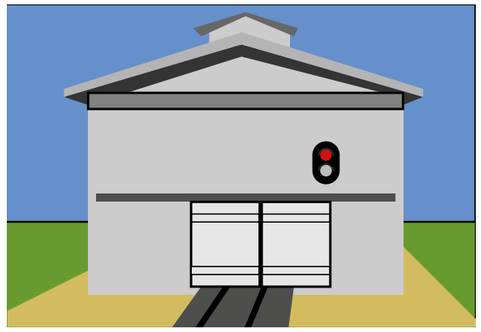
ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ СВЕТОФОРЫ

1) разрешается подача вагонов к объекту, с готовностью остановиться
2) запрещается подавать вагоны на объект
3) убрать вагоны с объекта (установливается на обратной стороне светофора)

ВЪЕЗДНЫЕ (ВЫЕЗДНЫЕ) СВЕТОФОРЫ НА ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

1) разрешается въезд в производственное помещение или выезд из него
2) запрещен въезд в производственное помещение или выезд из него

НЕДЕЙСТВУЮЩИЕ СВЕТОФОРЫ ОБОЗНАЧАЮТСЯ ДВУМЯ СКРЕЩЕННЫМИ ПЛАНКАМИ, А СИГНАЛЬНЫЕ ОГНИ НА НИХ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПОГАШЕНЫ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р
2. СТО РЖД 19.002-2017 «Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики. Порядок ввода в эксплуатацию»

п. 36, 37 ЛОКОМОТИВНЫЕ СВЕТОФОРЫ И ЛОКОМОТИВНЫЕ УСТРОЙСТВА ИНДИКАЦИИ

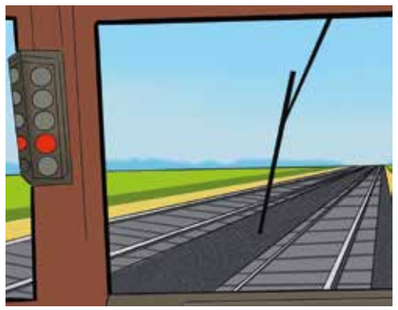
АЛСН

На участках, оборудованных автоблокировкой и автоматической локомотивной сигнализацией, локомотивными светофорами подаются сигналы:

1) разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит зеленый огонь

2) разрешается движение, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит один или два желтых огня

3) разрешается движение с готовностью остановиться, на путевом светофоре, к которому приближается поезд, горит красный огонь



4) загорается в случае проезда путевого светофора с красным огнем

5) локомотивные устройства включены, но показания путевых светофоров на локомотивный светофор не передаются

АЛСО

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, локомотивными светофорами подаются сигналы:

1) зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью, впереди свободны два или более блок-участка;
2) желтый огонь – разрешается движение с уменьшенной скоростью, впереди свободен один блок-участок;
3) желтый огонь с красным – разрешается движение с готовностью остановиться, следующий блок-участок занят.
4) красный огонь – при вступлении поезда на занятый блок-участок;
5) белый огонь – локомотивные устройства включены, сигналы с железнодорожного пути на локомотив не передаются.

При АЛСО также могут применяться системы многозначной автоматической локомотивной сигнализации, которые передают информацию о количестве свободных впереди лежащих блок-участков и допустимой скорости движения

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ Р 53431-2009 «Автоматика и телемеханика железнодорожная»

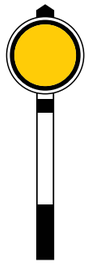
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» О выполнении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» от 29 июля 2022 г. № 1984р
2. Инструкция о порядке движения поездов на участках железнодорожных линий на которых осуществляется интервальное регулирование с подвижными блок-участками по сигналам АЛС, как самостоятельному средству сигнализации № 2393/р от 2 ноября 2020 г.

п. 40, 41 СИГНАЛЫ ОГРАЖДЕНИЯ: ПОСТОЯННЫЕ СИГНАЛЫ, РАССТОЯНИЯ УСТАНОВКИ

СИГНАЛЫ ОГРАЖДЕНИЯ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ с правой стороны по направлению движения на расстоянии не менее 3100 мм от оси крайнего железнодорожного пути.

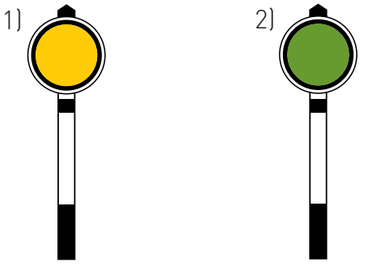
В ОСОБО СИЛЬНО СНЕГОЗАНОСИМЫХ ВЫЕМКАХ и на выходах из них (в пределах до 100 м) сигналы ограждения устанавливаются на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего железнодорожного пути.



ПОСТОЯННЫЕ СИГНАЛЫ ОГРАЖДЕНИЯ

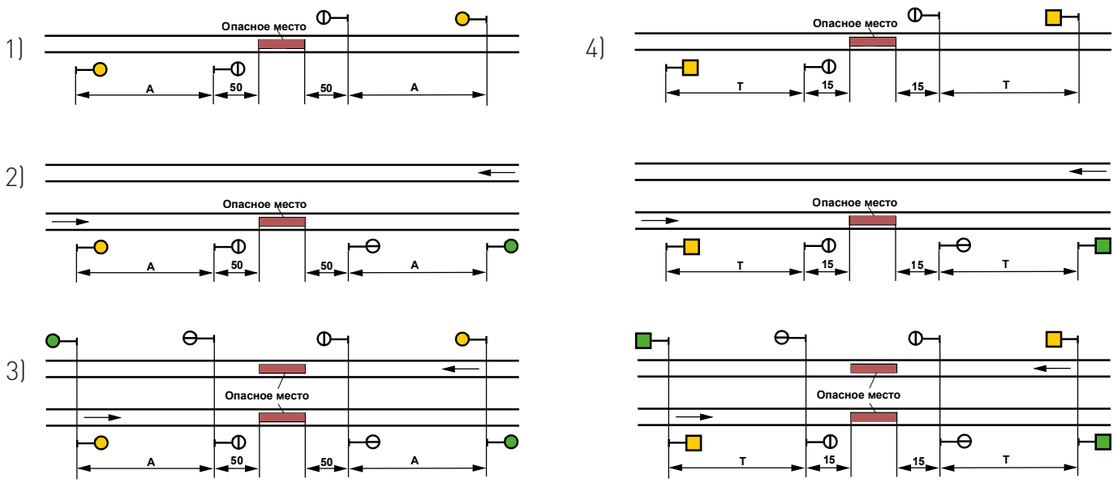
1) Разрешается движение с уменьшением скорости и готовностью проследовать опасное место

2) Поезд проследовал опасное место



МИНИМАЛЬНО ДОПУСТИМЫЕ РАССТОЯНИЯ УСТАНОВКИ (А, Т) ПОСТОЯННЫХ ДИСКОВ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ И СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКОВ:

1) на однопутном участке
2) на одном пути двухпутного участка
3) на обоих путях двухпутного участка
4) на путях необщего пользования



№ п/п	Руководящий спуск и максимальная допускаемая скорость движения поездов на перегоне	Расстояние **А** от сигнальных знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости, не менее, м	Расстояние **Б** от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды, не менее, м
1	2	3	4
1	На перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном менее 0,006, при скорости движения:		
	грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов – не более 100 км/ч	800	1000
	рефрижераторных поездов от 100 до 120 км/ч включительно, пассажирских поездов от 100 до 140 км/ч включительно, грузовых поездов от 120 до 140 км/ч включительно (с применением электропневматического тормоза)	1000	1200
	грузовых поездов от 80 до 120 км/ч	1100	1300
	пассажирских поездов от 140 до 160 км/ч грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением пневматического тормоза)	1400	1600
	пассажирских поездов от 160 до 200 км/ч	1600	2200
2	На перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном от 0,006 до 0,010, при скорости движения:		
	грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов – не более 100 км/ч	1000	1200
	рефрижераторных поездов от 100 до 120 км/ч, пассажирских поездов от 100 до 140 км/ч, грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением электропневматического тормоза)	1100	1300
	грузовых поездов от 80 до 120 км/ч	1300	1500
	пассажирских поездов от 140 до 160 км/ч, грузовых поездов от 120 до 140 км/ч (с применением пневматического тормоза)	1500	1700
	пассажирских поездов от 160 до 200 км/ч	1700	2300
3	На перегонах, где имеются руководящие спуски уклоном круче 0,010	Устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры	

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений»
2. ГОСТ 34434-2018 «Тормозные системы грузовых железнодорожных вагонов. Технические требования и правила расчета»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД», а также его дочерних обществах, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июля 2022 г. № 1733/р
2. Регламент по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г. № 319/р
3. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

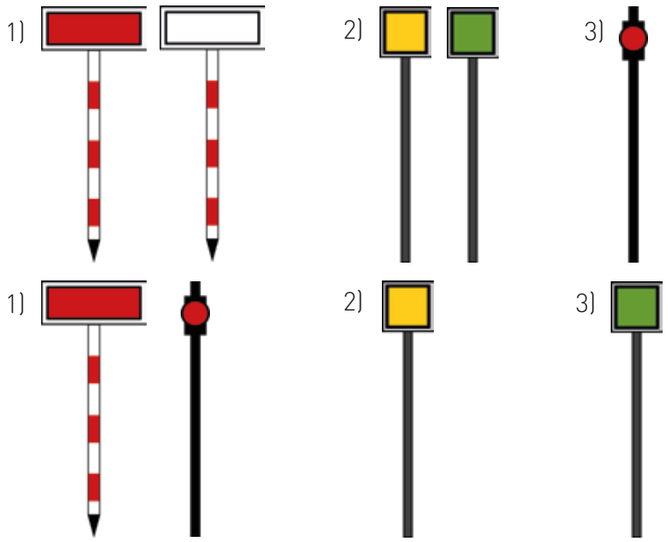
п. 42, 43 ПЕРЕНОСНЫЕ СИГНАЛЫ

К ПЕРЕНОСНЫМ СИГНАЛАМ ОТНОСЯТСЯ:

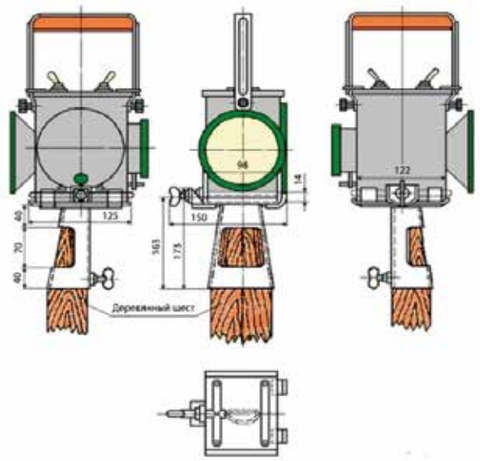
1) щиты прямоугольной формы красного цвета с обеих сторон или с одной стороны красного, а с другой – белого цвета;

2) квадратные щиты желтого цвета (обратная сторона зеленого цвета);

3) фонари на шестах с красным огнем и красные флаги на шестах.»



Кронштейн для закрепления сигнального фонаря на шесте



ПЕРЕНОСНЫЕ СИГНАЛАМИ ПОДАЮТСЯ СИГНАЛЫ:

1) запрещается проезжать сигнал

2) разрешается движение с уменьшением скорости, впереди опасное место, требующее остановки или проследования с уменьшенной скоростью;

* скорость указывается в предупреждении на поезд, а при его отсутствии устанавливается – на путях общего пользования не более 25 км/ч, а на путях необщего пользования – не более 15 км/ч

3) отменяет скоростные ограничения, связанные с опасным местом, и разрешает повышение скорости до установленной после проследования опасного места всем составом

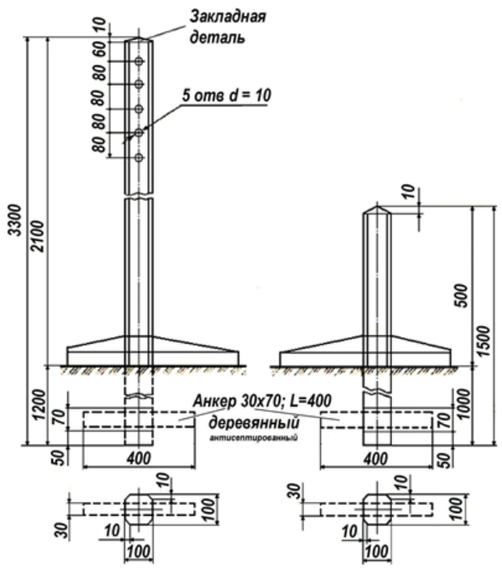
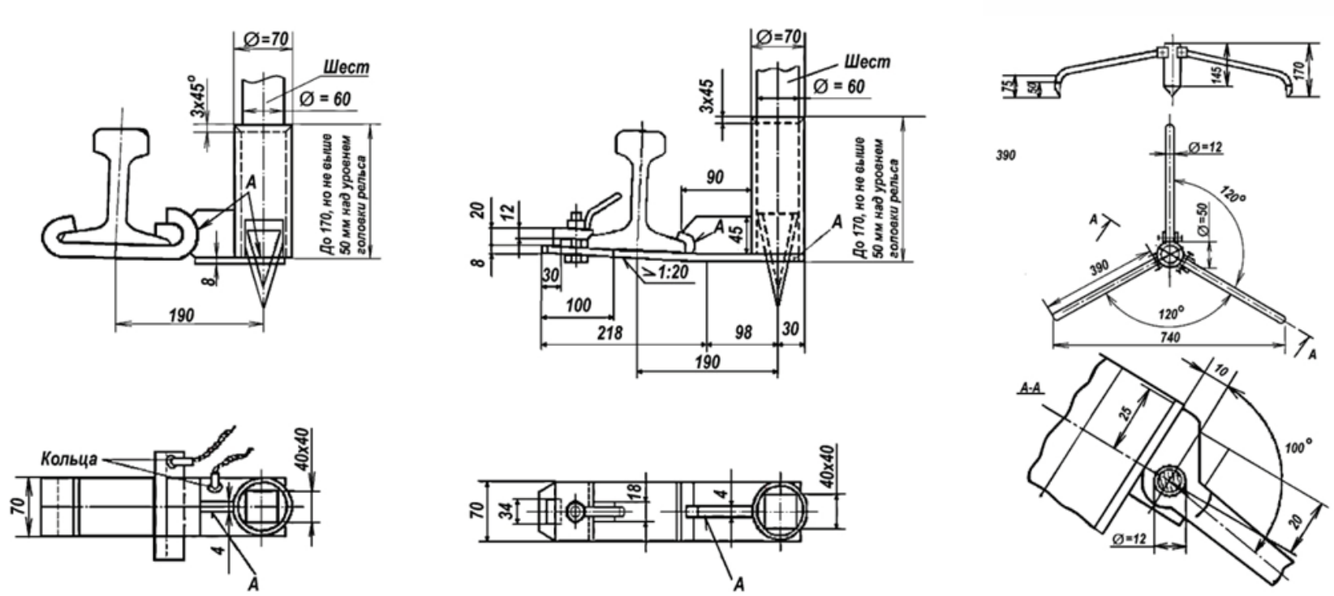


Схема закрепления столбов в теле земляного полотна

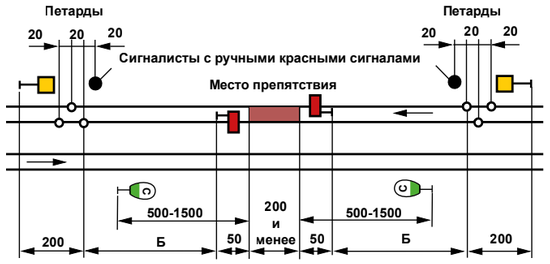


Приспособления для закрепления шеста переносного сигнала

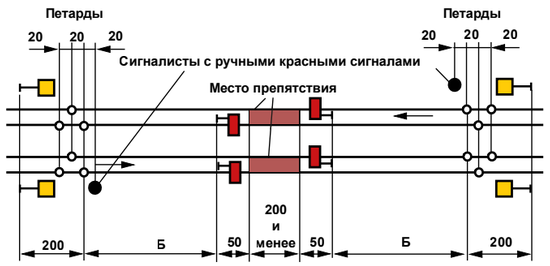
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р
2. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

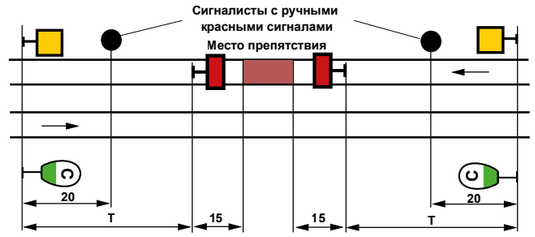
п. 44 ОГРАЖДЕНИЕ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ НА ПЕРЕГОНЕ: ДВУХПУТНЫЕ ЛИНИИ



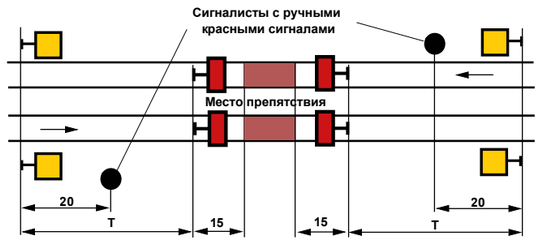
Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на одном из железнодорожных путей двухпутного участка

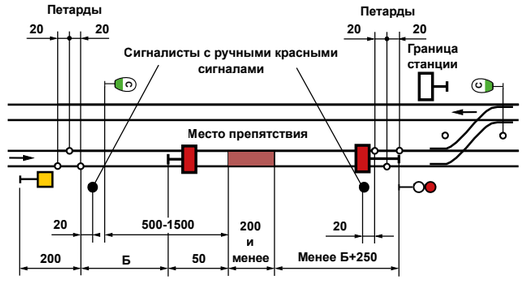


Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на обоих железнодорожных путях двухпутного участка

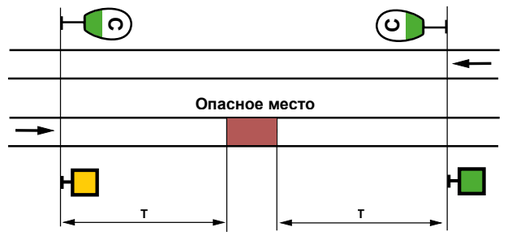


Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях необщего пользования

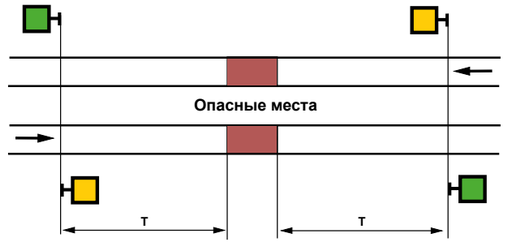




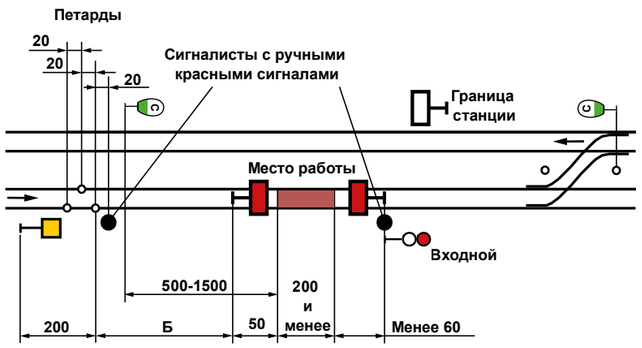
Место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний Б и 250 м



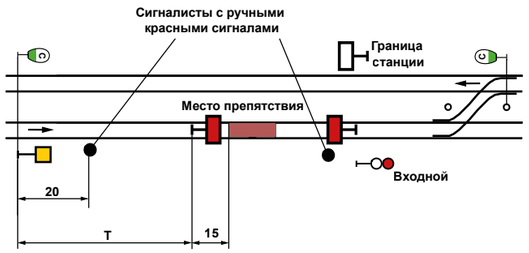
На одном из железнодорожных путей двухпутного перегона



На обоих железнодорожных путях двухпутного перегона



Место препятствия или производства работ на железнодорожных путях общего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции расположено на расстоянии менее 60 м



Место препятствия или место производства работ на железнодорожных путях необщего пользования на перегоне со стороны железнодорожной станции находится на расстоянии менее суммы расстояний «Т» и 15 м

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

п. 44 ОГРАЖДЕНИЕ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ НА ПЕРЕГОНЕ: ОДНОПУТНЫЕ И МНОГОПУТНЫЕ ЛИНИИ

Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях общего пользования на однопутном участке

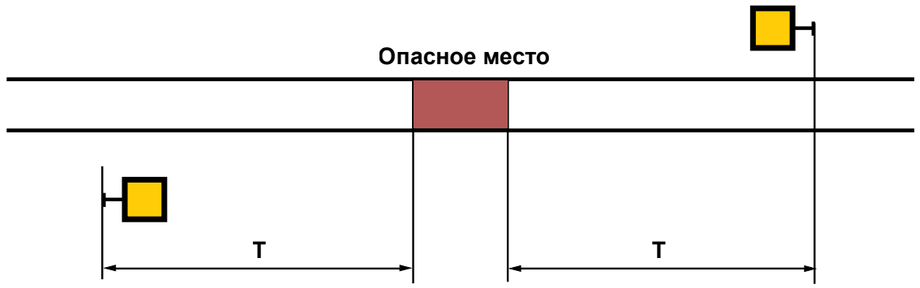


Схема установки сигнала уменьшения скорости на однопутном перегоне

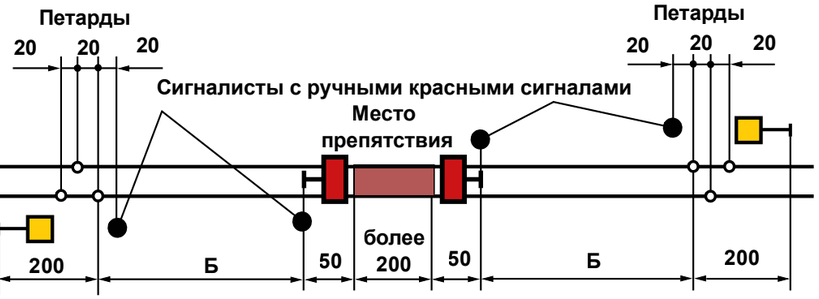
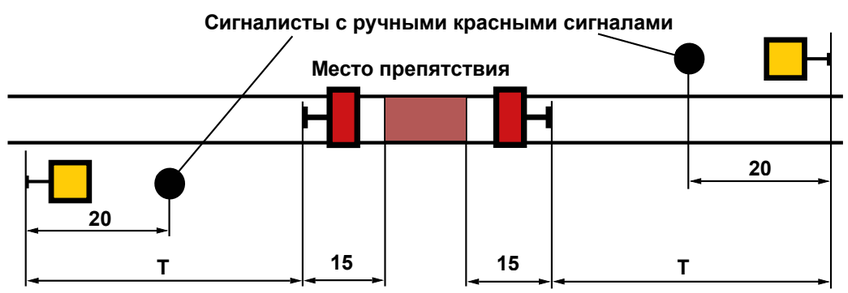
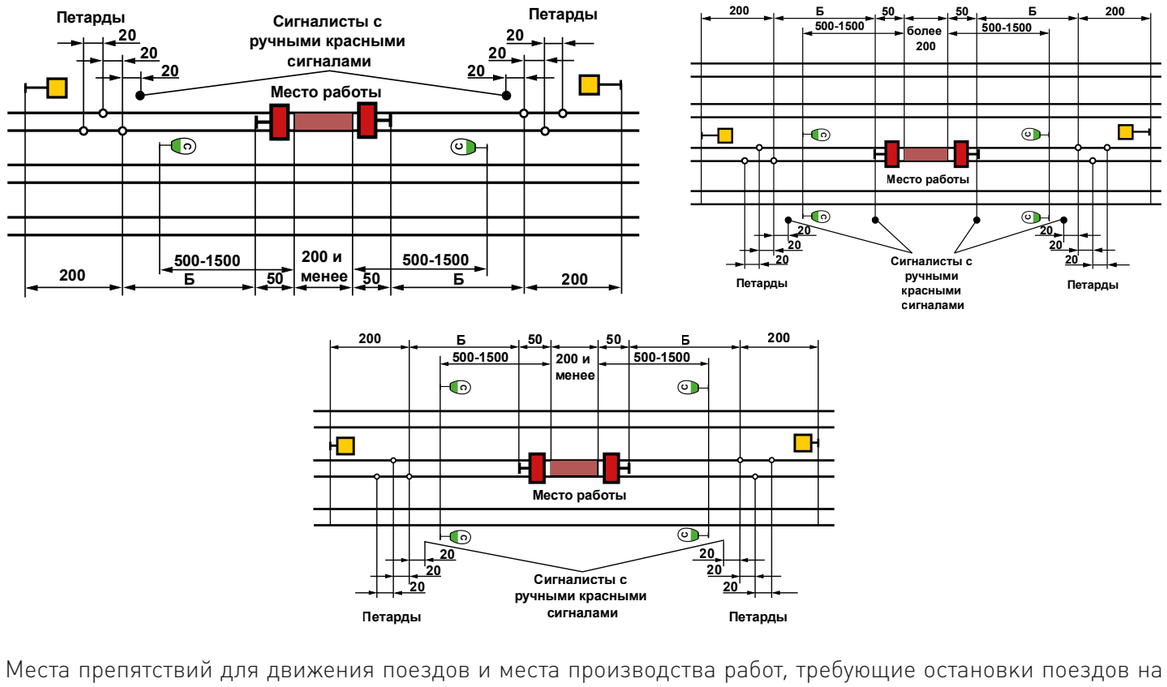


Схема ограждения препятствий при производстве работ развернутым фронтом



Схемы ограждения препятствий и мест производства работ на железнодорожных путях необщего пользования



Места препятствий для движения поездов и места производства работ, требующие остановки поездов на многопутном участке перегона, ограждаются в соответствии со схемами

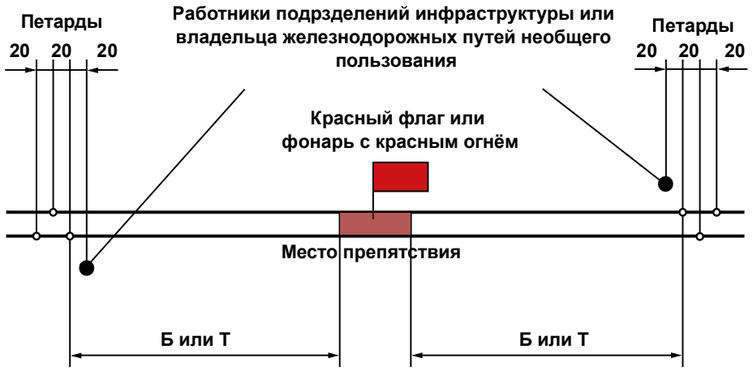
СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 9238-2013 «Габариты железнодорожного подвижного состава и приближения строений»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

п. 45, 46, 47 ВНЕЗАПНОЕ ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ, МЕСТА ПРОХОДИМЫЕ С ПРОВОДНИКОМ, ПЕТАРДЫ

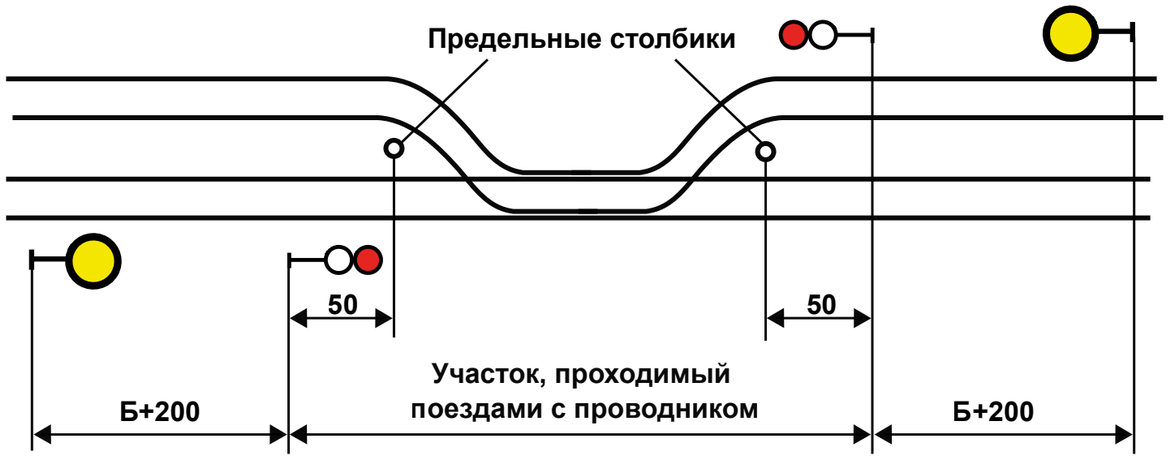


При внезапном возникновении препятствия на перегоне и отсутствии необходимых переносных сигналов на месте препятствия немедленно устанавливается сигнал остановки

ПЕРЕЧЕНЬ СИГНАЛЬНЫХ ПРИБОРОВ И ПРИНАДЛЕЖНОСТЕЙ ДЛЯ ОГРАЖДЕНИЯ МЕСТ ПРЕПЯТСТВИЙ

Перечень работников	**Перечень сигнальных приборов и принадлежностей**
Монтер пути, назначенный для осмотра пути и искусственных сооружений	Ручной сигнальный фонарь с показаниями красного и прозрачно - белого огней, желтый и красный сигнальные флаги в чехлах. Коробка петард (6 шт .) для однопутных, две коробки (12 шт.) для двух - и многопутных участков и духовой рожок.
Дежурный по переезду	Ручной сигнальный фонарь с показаниями красного и прозрачно - белого огней (на переезде должно быть дополнительно по одному фонарю с двухсторонним красным и прозрачно - белым огнями на каждый пересекаемый путь и один запасной фонарь), желтый и красный сигнальные флаги в чехлах, коробка петард (6 шт.) на переезд на однопутных, две коробки петард (12 шт.) на двухпутных и три коробки петард (18 шт.) на многопутных участках, духовой рожок, ручной свисток.

МЕСТА, ПРОХОДИМЫЕ С ПРОВОДНИКОМ



Переносные красные сигналы могут заменяться светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров

ПЕТАРДЫ ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ УКЛАДЫВАЮТСЯ В КОЛИЧЕСТВЕ ТРЕХ ШТУК: две на правом рельсе железнодорожного пути по ходу поезда и одна на левом. Расстояние между петардами должно быть от 20 до 25 м

Три коротких звука ручного свистка, свистка локомотива и духового рожка и т. п., а также взрыв петарды требуют немедленной остановки

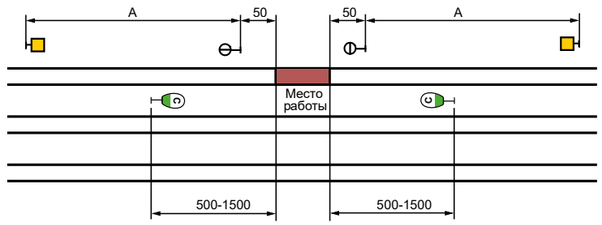
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

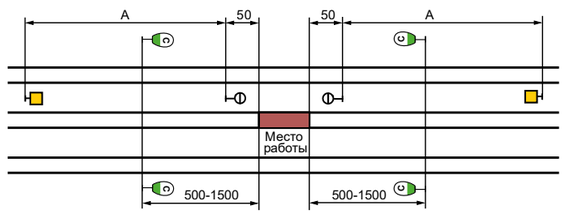
1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

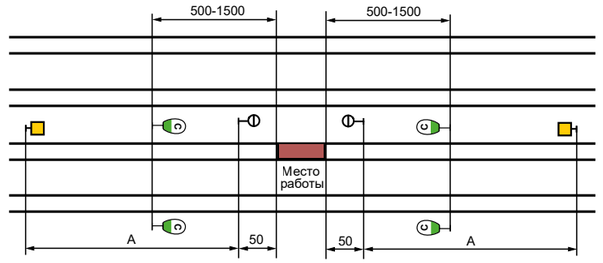
п. 48, 49, 81, 82 ПЕРЕНОСНЫЕ СИГНАЛЫ НАЧАЛО И КОНЕЦ ОПАСНОГО МЕСТА, СИГНАЛЬНЫЙ ЗНАК «С»

МЕСТА ПРОИЗВОДСТВА РАБОТ

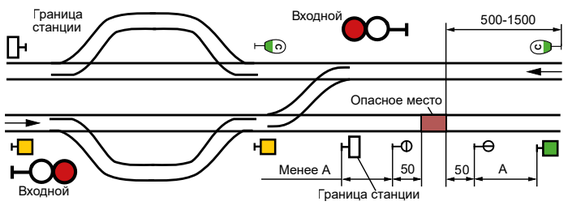
При подходе к переносному желтому сигналу машинист локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подает один длинный свисток и ведет поезд так, чтобы проследовать место, огражденное переносными сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места», со скоростью, указанной в предупреждении, а при отсутствии предупреждения на путях общего пользования – не более 25 км/ч и на путях необщего пользования – не более 15 км/ч.



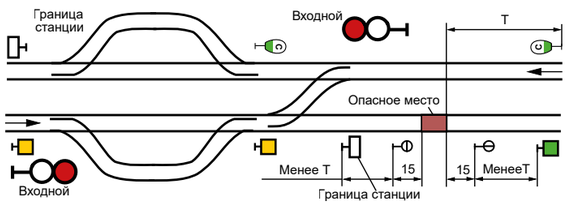




Места производства работ, требующие уменьшения скорости движения поездов, на многопутных участках ограждаются в соответствии со схемами



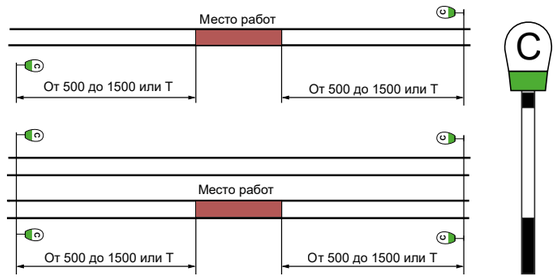
со стороны железнодорожной станции на железнодорожных путях общего пользования



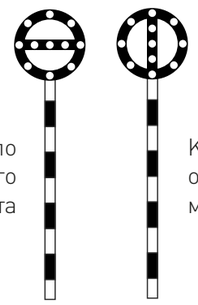
на железнодорожных путях необщего пользования

СИГНАЛЬНЫЙ ЗНАК «С» устанавливаются с обеих сторон от места работ на расстоянии 500-1500 м.

На перегонах, где обращаются поезда со скоростью более 120 км/ч, переносные сигнальные знаки «С» устанавливаются на расстоянии от 800 до 1500 м от границ участка работ.



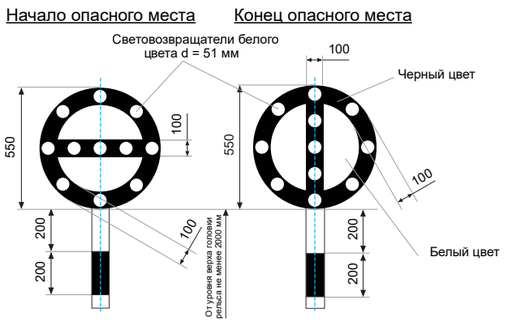
Расстановка сигнальных знаков «С»



СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ «НАЧАЛО ОПАСНОГО МЕСТА» И «КОНЕЦ ОПАСНОГО МЕСТА»

крепятся на шесте на высоте не менее 2000 мм от верха головки рельса и устанавливаются перпендикулярно оси пути

Схема знаков «Начало опасного места» и «Конец опасного места»



К ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫМ СИГНАЛЬНЫМ ЗНАКАМ ОТНОСЯТСЯ:

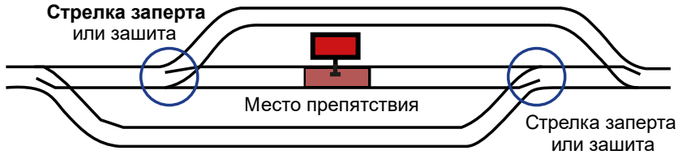
1) знак «С» - устанавливается перед тоннелями, мостами, железнодорожными переездами

2) «Остановка локомотива» - устанавливается в местах, определяемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)

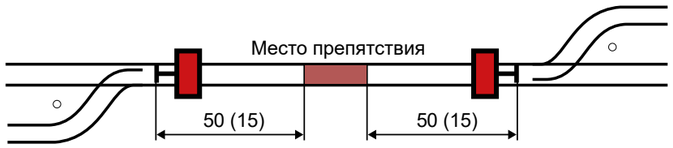
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540
2. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р
3. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р.
4. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

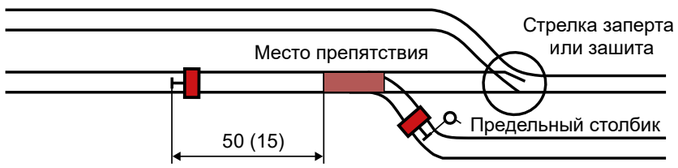
п. 50 ОГРАНИЧЕНИЕ ПРЕПЯТСТВИЯ НА СТАНЦИОННОМ ПУТИ



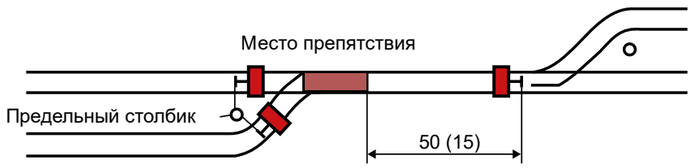
На месте препятствия или производства работ на оси железнодорожного пути устанавливается переносной красный сигнал



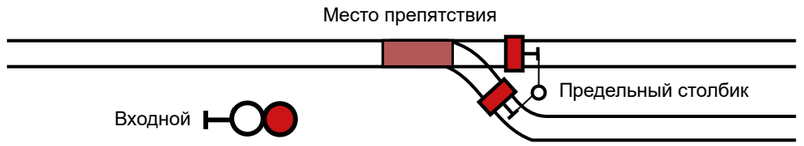
При направленности остряков стрелок, ведущих к месту препятствия и не изолирующих железнодорожный путь, в сторону места препятствия или производства работ



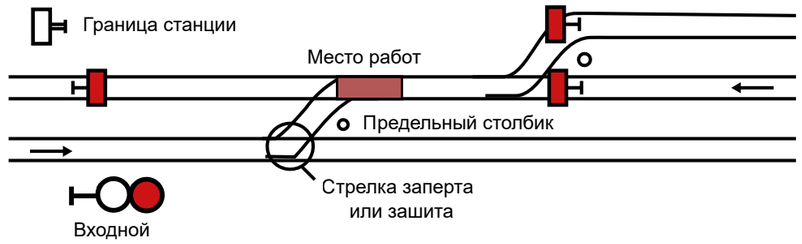
Если вблизи от стрелочного перевода, подлежащего ограждению, расположен второй стрелочный перевод



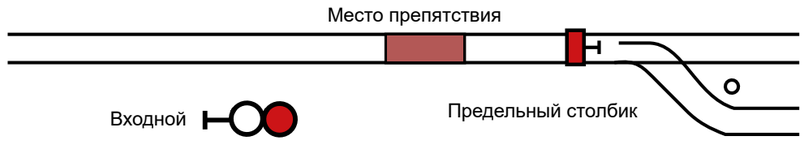
Когда второй стрелочный перевод нельзя установить в положение, позволяющее исключить выезд железнодорожного подвижного состава на стрелочный перевод



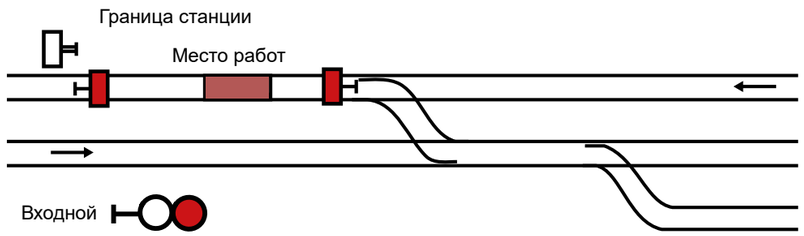
Если место препятствия или производства работ находится на входной стрелке



Спаренный стрелочный перевод запирается или зашивается по направлению, исключающему выезд железнодорожного подвижного состава на место работ



Если место препятствия или производства работ находится между входной стрелкой и входным светофором

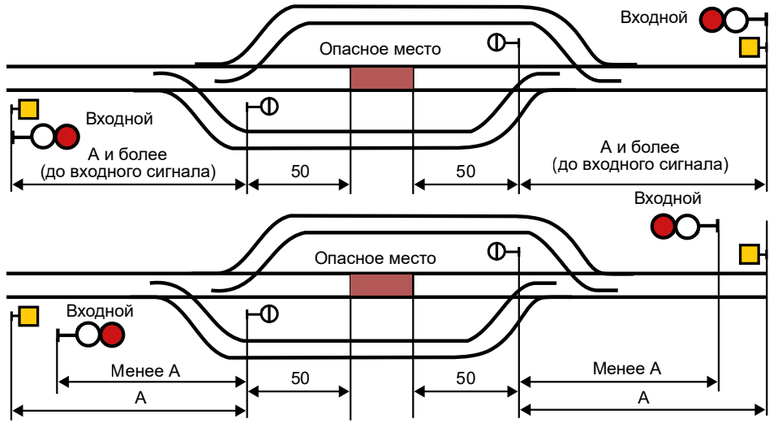


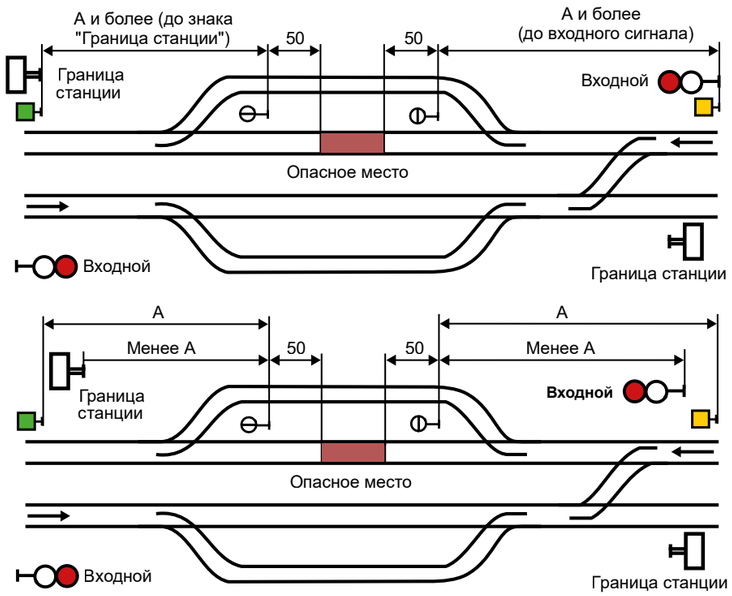
Если место препятствия или производства работ на железнодорожной станции, требующее остановки поезда, находится между выходной стрелкой и сигнальным знаком «Граница станции»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

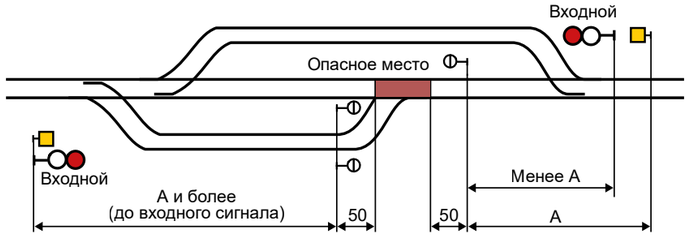
1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

п. 51 ОГРАНИЧЕНИЕ МЕСТА УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ НА СТАНЦИОННОМ ПУТИ

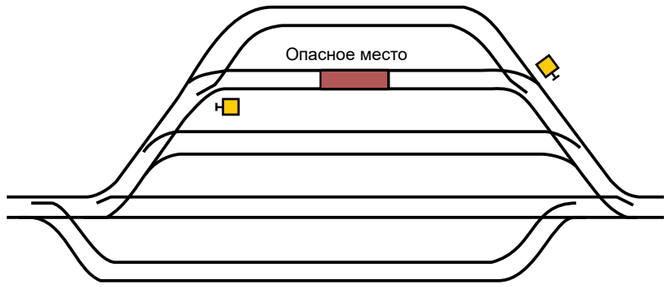




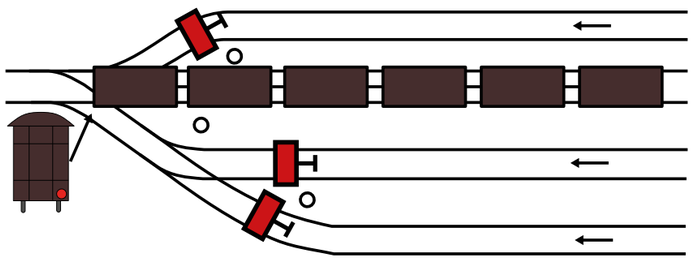
Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на главном железнодорожном пути железнодорожной станции, ограждается переносными сигналами уменьшения скорости и сигнальными знаками «Начало опасного места» и «Конец опасного места»



Место, требующее уменьшения скорости, расположенное на стрелочном переводе, расположенном на главном железнодорожном пути железнодорожной станции



Если место, требующее уменьшения скорости, расположено не на главных станционных железнодорожных путях



На железнодорожных станциях железнодорожных путей необщего пользования, не оборудованных устройствами электрической централизации стрелок и светофоров

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

п. 52 - 58 ОГРАЖДЕНИЕ ВАГОНОВ НА СТАНЦИИ, ОГРАЖДЕНИЕ СОСТАВА НА ПЕРЕГОНЕ

ВАГОНЫ, РЕМОНТИРУЕМЫЕ НА СТАНЦИОННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ, И ВАГОНЫ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ КЛАССА 1

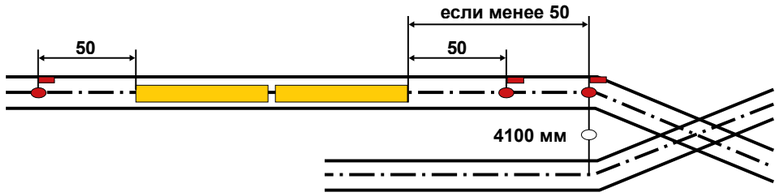


Схема ограждения вагонов с опасными грузами класса 1 (взрывчатые материалы)

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ МЕСТА ПРОВЕДЕНИЯ ПОГРУЗОЧНО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ И ПРОМЫВКИ ВАГОНОВ ограждаются переносными красными сигналами, постоянными сигналами в порядке, установленном тра станции.

ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ НА ПЕРЕГОНЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА ограждение должно производиться проводником последнего пассажирского вагона по указанию машиниста в случаях:

1) затребования восстановительного или пожарного поезда

2) если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств интервального регулирования движения поездов 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, приводит в действие ручной тормоз

ПОМОЩНИК МАШИНИСТА, НАХОДЯЩИЙСЯ У ХВОСТА ПОЕЗДА, ОТПРАВЛЕННОГО ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СРЕДСТВ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ, возвращается на локомотив только после подхода и остановки следом идущего поезда или по сигналу машиниста, подаваемому свистком локомотива, после снятия ограждения

НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОБЛОКИРОВКОЙ, ПРИ ОСТАНОВКЕ НА ПЕРЕГОНЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА проводник последнего пассажирского вагона проверяет видимость поездных сигналов, наблюдает за перегоном и в случае появления следом идущего поезда принимает меры к его остановке

ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ ПОЕЗДА на двухпутном или многопутном перегоне вследствие схода с рельсов, столкновения, развалившегося груза и случаях, когда требуется оградить место препятствия для движения поездов, возникшее на смежном железнодорожном пути, машинист подает сигнал общей тревоги.

При этом в случае остановки пассажирского поезда ограждение производится укладкой петард на расстоянии не менее 1000 м от головы и хвоста поезда

При остановке других поездов ограждение производится помощником машиниста укладкой петард на смежном железнодорожном пути со стороны ожидаемого по этому железнодорожному пути поезда на расстоянии не менее 1000 м от места препятствия

ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ЛОКОМОТИВОВ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА ограждение поезда при вынужденной остановке на перегоне производится начальником (механиком-бригадиром) пассажирского поезда и проводниками вагонов по указанию машиниста, передаваемому по радиосвязи.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540
2. Инструкция по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивом машинистами без помощников машиниста Дирекции тяги, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28 июля 2022 г. № 1965/р
3. Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580/р

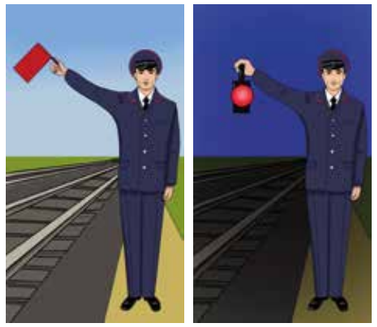
п. 59 - 61 РУЧНЫЕ СИГНАЛЫ: ВСТРЕЧА ПОЕЗДОВ

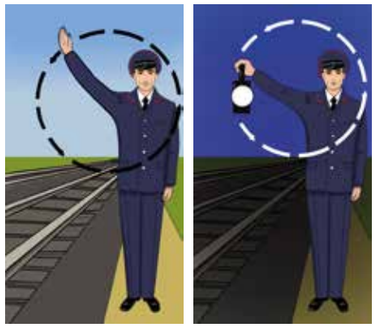
РУЧНЫМИ СИГНАЛАМИ ПРЕДЪЯВЛЯЮТСЯ ТРЕБОВАНИЯ:

1) движение запрещено

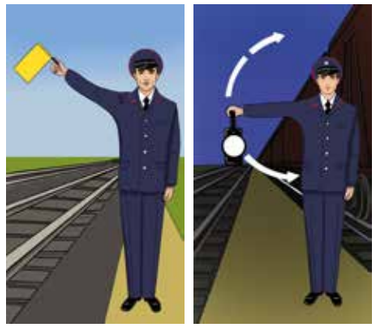
2) разрешается движение со скоростью, указанной в предупреждении или в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца путей необщего пользования), а при отсутствии этих указаний на путях общего пользования – не более 25 км/ч, на путях необщего пользования – не более 15 км/ч. Сигнал уменьшения скорости на перегоне в темное время суток во всех случаях подается только движением вверх и вниз ручного фонаря с прозрачно-белым огнем

1)





2)



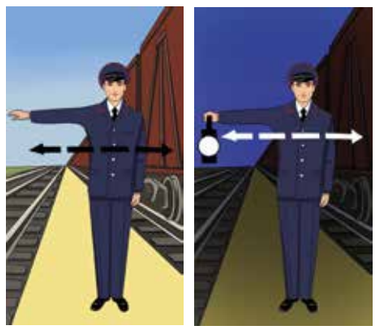
ПРИ ОПРОБОВАНИИ АВТОТОРМОЗОВ ПОДАЮТСЯ СИГНАЛЫ:

1) требование машинисту произвести опробование тормозов

2) требование машинисту отпустить тормоза

1)

2)



ДЕЖУРНЫЙ РАБОТНИК, ГДЕ НА НЕГО ВОЗЛОЖЕНА ОБЯЗАННОСТЬ ВСТРЕЧАТЬ И ПРОВОЖАТЬ ПОЕЗДА ПОКАЗЫВАЕТ:

1) при отправлении или проходе поезда по железнодорожной станции без остановки

2) в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции

1)

2)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г. № 319/р
2. Инструкция по организации рабочего места осмотрщика вагонов, принимающего пассажирские и грузовые поезда «сходу», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 октября 2009 г. № 2094р
3. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

п. 62 - 66 РУЧНЫЕ СИГНАЛЫ: ПРОЧИЕ

СИГНАЛИСТЫ И ДЕЖУРНЫЕ СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ ВСТРЕЧАЮТ ПОЕЗДА:

1)в случае пропуска по главному железнодорожному пути без остановки на железнодорожной станции

2) в случае приема поезда на боковой железнодорожный путь или с остановкой на железнодорожной станции

1)

2)

СИГНАЛИСТЫ И ДЕЖУРНЫЕ СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ ПРОВОЖАЮТ ПОЕЗДА, ОТПРАВЛЯЮЩИЕСЯ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ СО СВЕРНУТЫМ ЖЕЛТЫМ ФЛАГОМ В СВЕТЛОЕ ВРЕМЯ СУТОК И ПРОЗРАЧНО-БЕЛЫМ ОГНЕМ РУЧНОГО ФОНАРЯ В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК

СИГНАЛ ОСТАНОВКИ ПОЕЗДА ПОДАЕТСЯ МАШИНИСТУ ЛОКОМОТИВА:

В светлое время суток – развернутым красным флагом
В темное время суток – красным огнем ручного фонаря

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ ПРОВОДНИКИ ПАССАЖИРСКИХ ВАГОНОВ ЗАКРЫВАЮТ БОКОВЫЕ ДВЕРИ И НАБЛЮДАЮТ ЧЕРЕЗ ТАМБУРНОЕ ОКНО ЗА ПОДАЧЕЙ СИГНАЛОВ ПРИ СЛЕДОВАНИИ ВДОЛЬ ПАССАЖИРСКОЙ ПЛАТФОРМЫ

ВСТРЕЧА ПОЕЗДОВ ДЕЖУРНЫМИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕЕЗДАМ НА ПЕРЕГОНАХ ПРИ СВОБОДНОМ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г. № 319/р
2. Инструкция по организации рабочего места осмотрщика вагонов, принимающего пассажирские и грузовые поезда «сходу», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 13 октября 2009 г. № 2094р
3. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540

п. 67 - 70 МАРШРУТНЫЕ И СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

МАРШРУТНЫЕ УКАЗАТЕЛИ

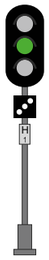
Применяются на входных, выходных, маршрутных, горочных и групповых светофорах.

1) применяются для указания железнодорожного пути приема, направления следования поезда или маневрового состава, рода тяги и других особых условий

2) при движении по показаниям локомотивного монитора

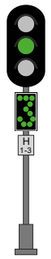
3) для указания номера железнодорожного пути

1)



2)

3)



МАРШРУТНЫЕ УКАЗАТЕЛИ КОНСТРУКТИВНО ПРИМЕНЯЮТСЯ ТРЕХ ТИПОВ:

1) буквенно-цифровые с показаниями белого цвета

б) направления с показаниями белого цвета

в) цифровые с показаниями зеленого цвета.

1)

б)

в)

ОСВЕЩАЕМЫЕ СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ ПЕРЕКРЕСТНЫХ СТРЕЛОК

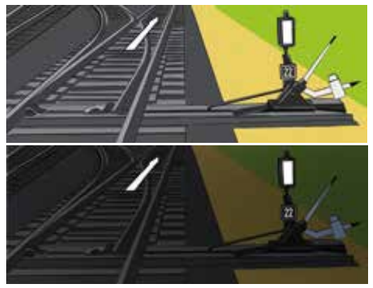
1) по прямому пути

2) с пересечением прямого пути

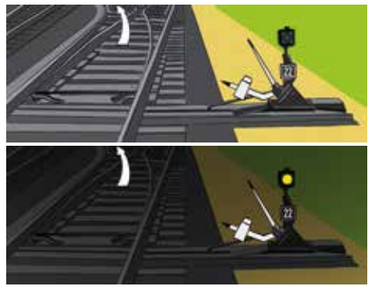
3) с прямого на боковой путь

4) с бокового на прямой путь

ОСВЕЩАЕМЫЕ СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ ОДИНОЧНЫХ СТРЕЛОК

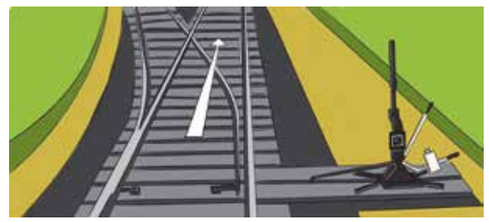


1) стрелка установлена по прямому пути

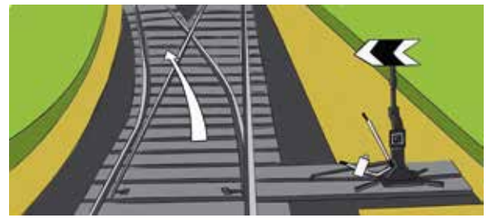


2) стрелка установлена на боковой путь

НЕОСВЕЩАЕМЫЕ СТРЕЛОЧНЫЕ УКАЗАТЕЛИ



1) стрелка установлена по прямому пути



2) стрелка установлена на боковой путь

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция о порядке движения поездов на участках железнодорожных линий на которых осуществляется интервальное регулирование с подвижными блок-участками по сигналам АЛС, как самостоятельному средству сигнализации, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 2 ноября 2020 г. № 2393/р
2. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 71 - 73 УКАЗАТЕЛИ УСТРОЙСТВ ЗАГРАЖДЕНИЯ, ГРАНИЦ БЛОК-УЧАСТКОВ

УКАЗАТЕЛИ УСТРОЙСТВ СБРАСЫВАНИЯ И ПУТЕВОГО ЗАГРАЖДЕНИЯ ПОКАЗЫВАЮТ:

1) железнодорожный путь загражден

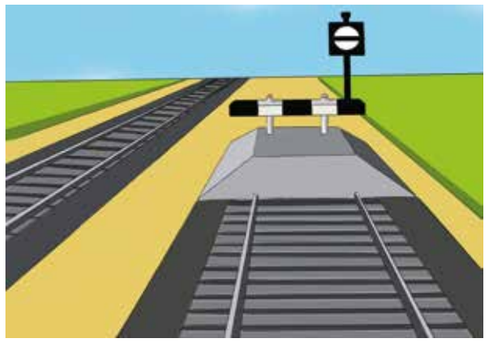
2) заграждение с железнодорожного пути снято

3) Указатели путевого заграждения на упорах устанавливаются на правом конце бруса и дают сигнальное показание только в сторону железнодорожного пути

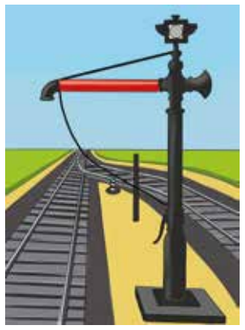
1)

2)

3)



УКАЗАТЕЛЬ ГИДРАВЛИЧЕСКОЙ КОЛОНКИ – ФОНАРЬ



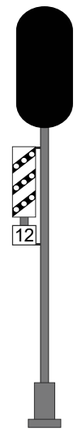
В СЛУЧАЕ ПРИМЕНЕНИЯ НА ТАКИХ УЧАСТКАХ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ С ИЗМЕНЯЕМЫМИ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА ГРАНИЦАМИ БЛОК-УЧАСТКОВ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ «ГРАНИЦА БЛОК-УЧАСТКА» НЕ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ

1) На участках железнодорожных путей общего пользования, оборудованных автоматической блокировкой, где движение поездов по неправильному железнодорожному пути осуществляется по показаниям автоматической локомотивной сигнализации, с обратной стороны устанавливаются дополнительные литерные знаки, соответствующие знакам, установленным на светофоре для движения по правильному железнодорожному пути

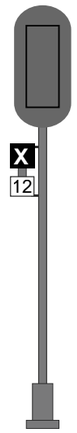
2) На предвходном светофоре устанавливается литерный знак и оповестительная табличка в виде трех наклонных полос с отражателями белого цвета

«Граница блок-участка» со светоотражателями и цифровыми литерными табличками для обоих направлений движения на границах блок-участков

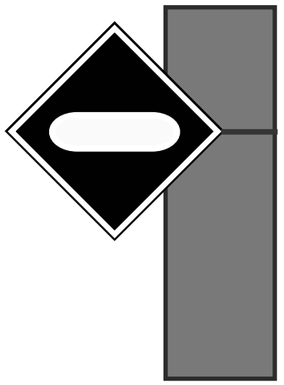
1)



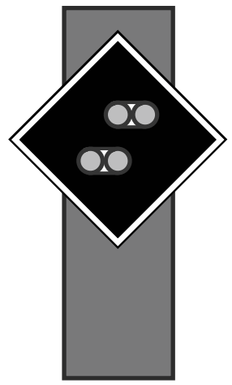
2)



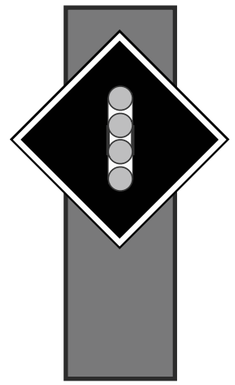
п. 74, 77 УКАЗАТЕЛИ НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЛИНИЯХ



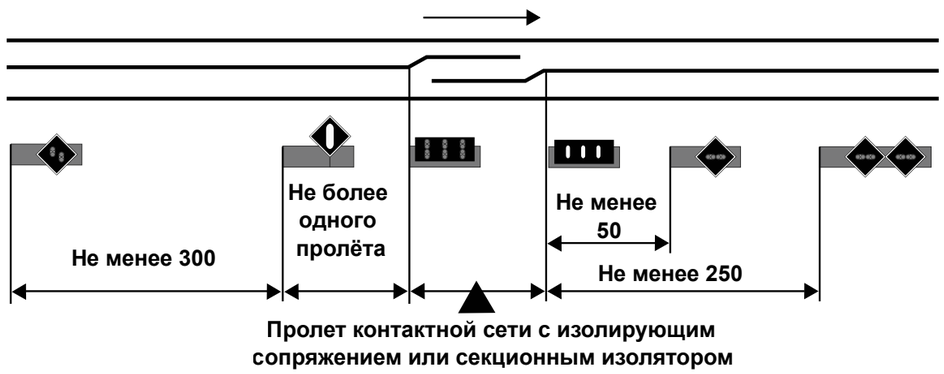
«Опустить токоприемник»,
помещаемые на опорах контактной сети
или отдельных мачтах

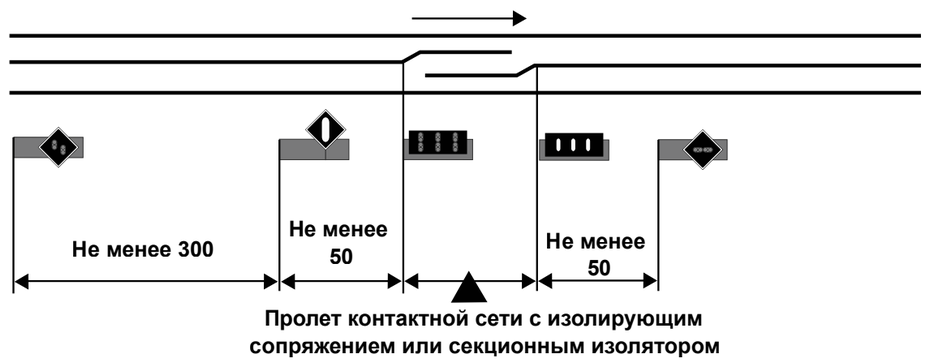


постоянный сигнальный знак с отражателями
«Внимание! Токораздел»



постоянный сигнальный знак
«Поднять токоприемник»
с отражателями на нем





Схемы установки сигнальных знаков
«Опустить токоприемник», «Поднять токоприемник» и «Внимание! Токораздел»

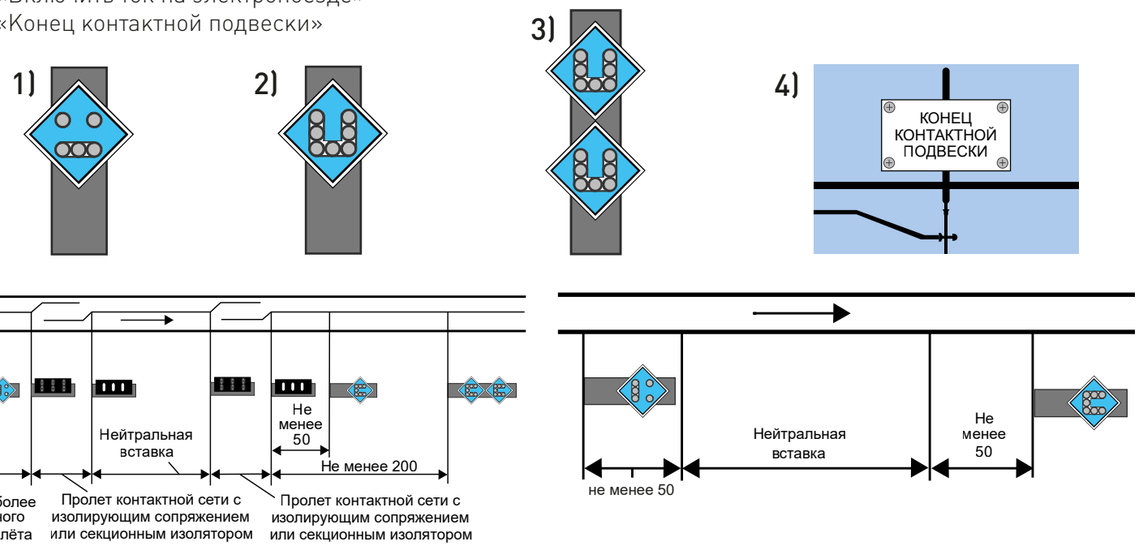
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р
2. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 83, 85 УКАЗАТЕЛИ НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЛИНИЯХ

ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ С ОТРАЖАТЕЛЯМИ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКАХ ПО ПРАВИЛЬНОМУ И НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ:

1) «Отключить ток»
2) «Включить ток на электровозе»
3) «Включить ток на электропоезде»
4) «Конец контактной подвески»



на железнодорожных путях общего пользования

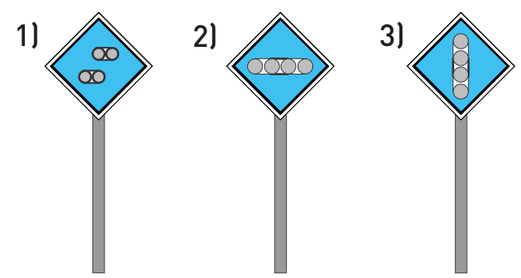
на железнодорожных путях необщего пользования

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В МЕСТАХ, УСТАНАВЛИВАЕМЫХ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ПРИМЕНЯЮТСЯ ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ:

1) «Переход на боковую контактную сеть»
2) «Переход на центральную контактную сеть»

В МЕСТАХ, ГДЕ ПРОСЛЕДОВАНИЕ ЭЛЕКТРОПОДВИЖНОГО СОСТАВА С ПОДНЯТЫМИ ТОКОПРИЕМНИКАМИ ЗАПРЕЩЕНО УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ВРЕМЕННЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ С ОТРАЖАТЕЛЯМИ, КОТОРЫЕ ПОКАЗЫВАЮТ:

1) «Подготовиться к опусканию токоприемника»
2) «Опустить токоприемник»
3) «Поднять токоприемник»



ручной сигнал «Опустить токоприемник»

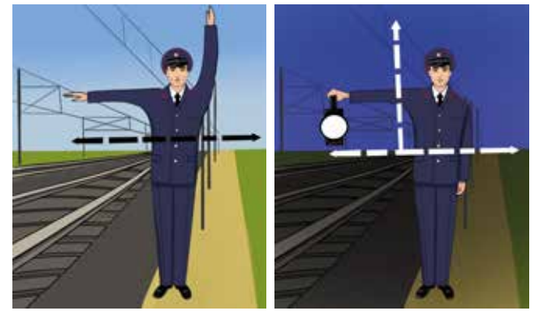


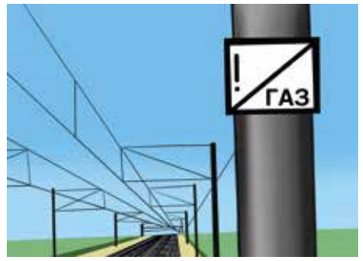
Схема установки знаков, на железнодорожных путях общего пользования

Схема установки знаков на железнодорожных путях необщего пользования

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

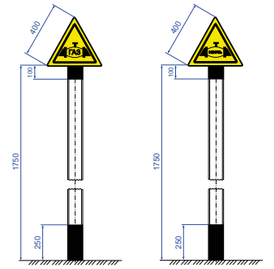
1. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р
2. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

п. 75, 76, 78, 82, 84 УКАЗАТЕЛИ НЕФТЬ, ГАЗ, КАРСТ, НАЧАЛО И КОНЕЦ ТОРМОЖЕНИЯ, ОСТАНОВКА ЛОКОМОТИВА ИЛИ МВПС



Постоянные сигнальные знаки «Газ» и «Нефть»

«Начало карстоопасного участка» и «Конец карстоопасного участка»



Сигнальные знаки «Газ» и «Нефть»

ПРОВЕРКА ДЕЙСТВИЯ АВТОМАТИЧЕСКИХ ТОРМОЗОВ ПОЕЗДА В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ВЫПОЛНЯЕТСЯ:

а) после проведения всех видов опробования тормозов (полного или сокращенного, а также проверки автотормозов в грузовых поездах по действию головной группы вагонов);

б) после включения и выключения автотормозов у отдельных вагонов;

в) при переходе с электропневматических тормозов на автоматические, если время следования на электропневматических тормозах составляло 20 мин и более;

г) перед въездом в тупиковые станции;

д) перед станцией, где предусмотрена остановка поезда по расписанию, при наличии спуска к этой станции крутизной 0,008 и более и протяженностью не менее 3 км;

е) в отдельных случаях, исходя из местных условий;

ж) зимой через час следования без применения автотормозов;

з) на одиночно следующем локомотиве после проверки его автотормозов на первой станции отправления.

Постоянные сигнальные знаки «Начало торможения» и «Конец торможения»

НА ОПОРАХ КОНТАКТНОЙ СЕТИ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПРОЛЕТ С ИЗОЛИРУЮЩИМ СОПРЯЖЕНИЕМ ИЛИ СЕКЦИОННЫМ ИЗОЛЯТОРОМ, УСТАНАВЛИВАЮТСЯ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ: ЧЕРЕДУЮЩИЕСЯ ЧЕТЫРЕ ЧЕРНЫЕ И ТРИ БЕЛЫЕ ГОРИЗОНТАЛЬНЫЕ ПОЛОСЫ

1) Первая опора по направлению движения поезда, дополнительно обозначается вертикальной черной полосой

2) Знаки наносятся на опоры или щиты, закрепляемые на опорах

1)

2)

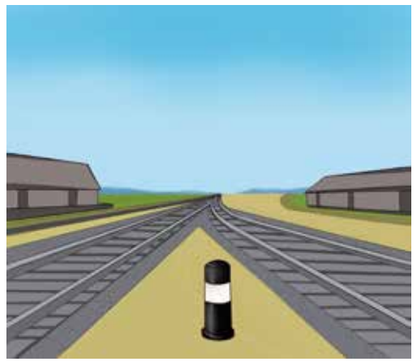
ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛЬНЫЙ ЗНАК «ОСТАНОВКА МВПС»

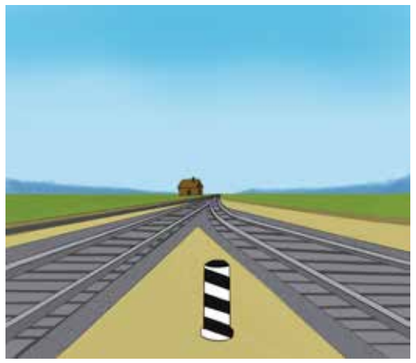
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Типовые технические требования к формированию местных инструкций по управлению автотормозами, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 18 января 2022 г. № 78р.
2. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р
3. Инструкция по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 ноября 2016 г. № 2288р

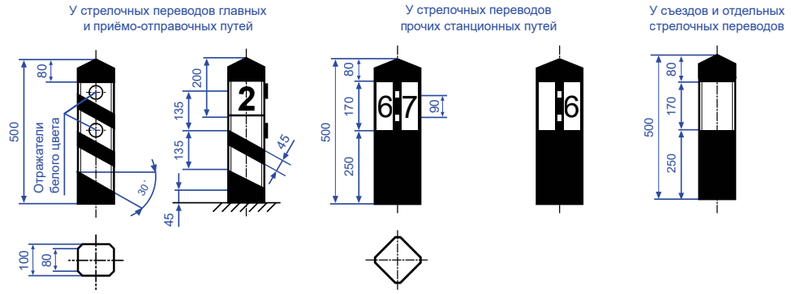
п. 79, 80 ПРЕДЕЛЬНЫЕ СТОЛБИКИ, ЗНАКИ ГРАНИЦА СТАНЦИИ

ПРЕДЕЛЬНЫЕ СТОЛБИКИ указывают место, далее которого на железнодорожном пути нельзя устанавливать железнодорожный подвижной состав в направлении стрелочного перевода или глухого пересечения (сплетения) путей

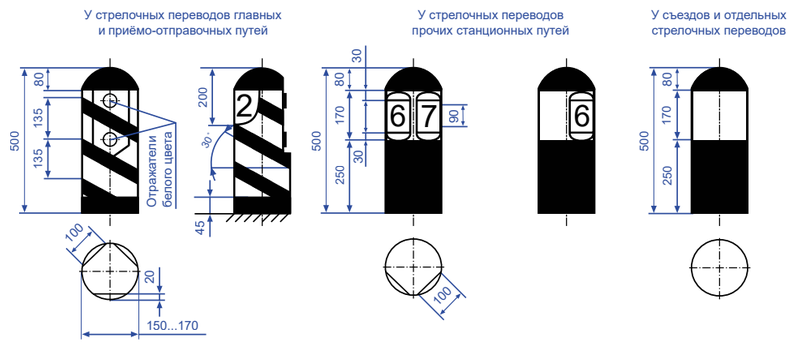




Железобетонный стобик

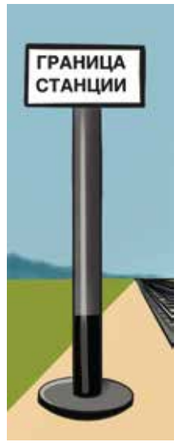


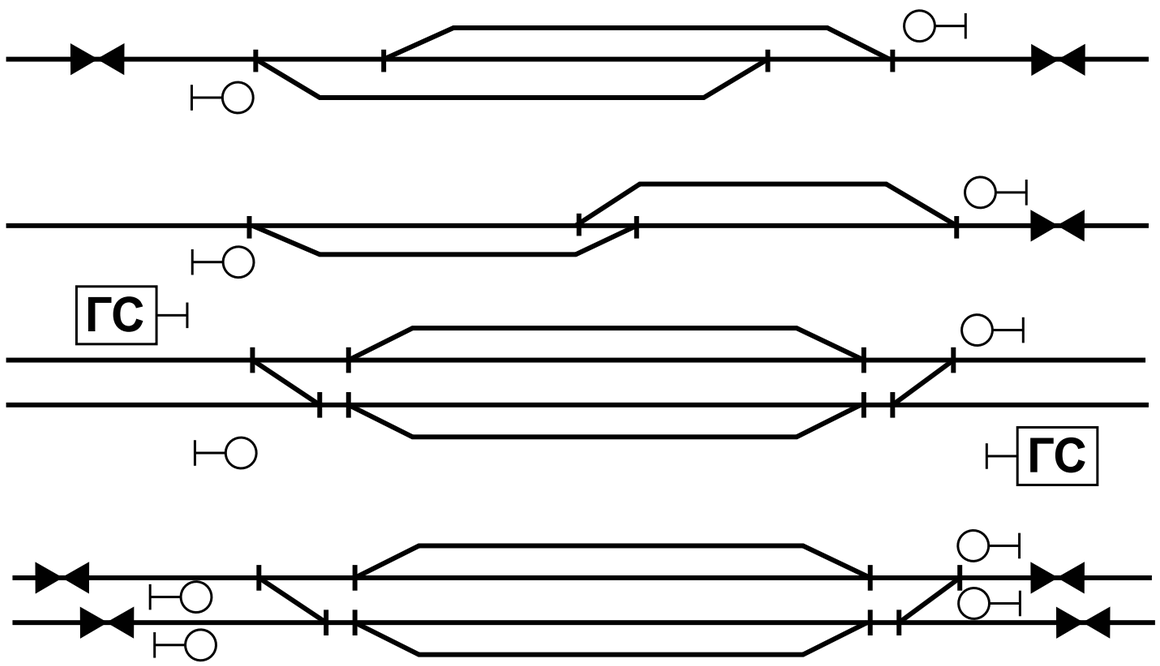
Столбик из полимерных материалов или дерева



Внешний вид предельных столбиков различных конструкций

ЗНАК «ГРАНИЦА СТАНЦИИ»





Границы станции

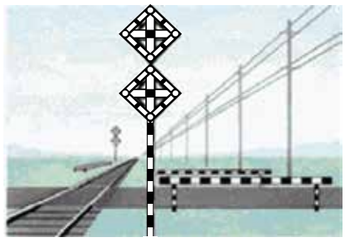
п. 86, 87 СИГНАЛЫ ДЛЯ СНЕГООЧИСТИТЕЛЕЙ, СВЕТООТРАЖАТЕЛИ

НА УЧАСТКАХ, ГДЕ РАБОТАЮТ СНЕГООЧИСТИТЕЛИ, УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ВРЕМЕННЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ЗНАКИ:

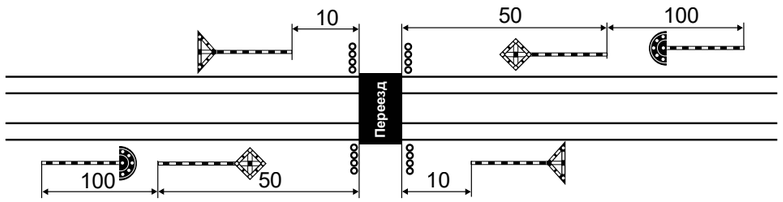
1) «Поднять нож, закрыть крылья» – перед препятствием
2) «Опустить нож, открыть крылья»
3) «Подготовиться к поднятию ножа и закрытию крыльев»

1)
2)
3)

Когда между препятствиями работа снегоочистителя невозможна, на шесте помещаются два знака один под другим

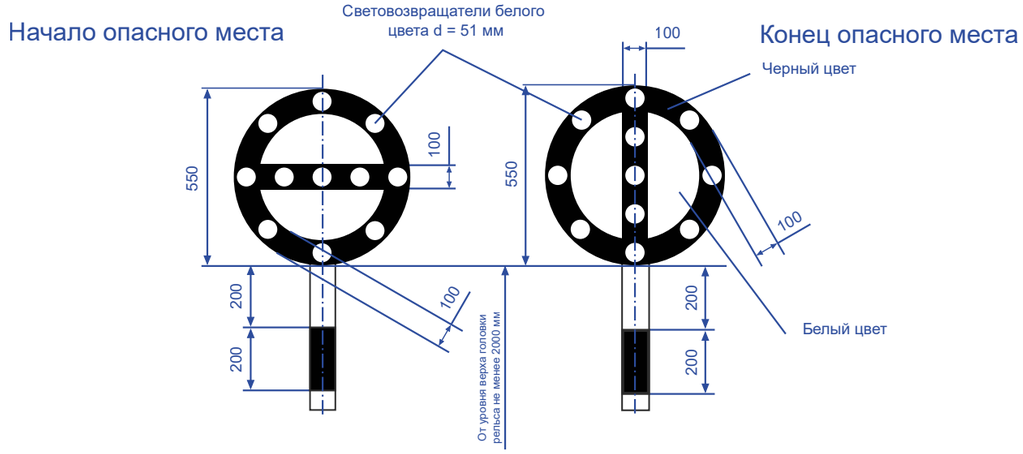


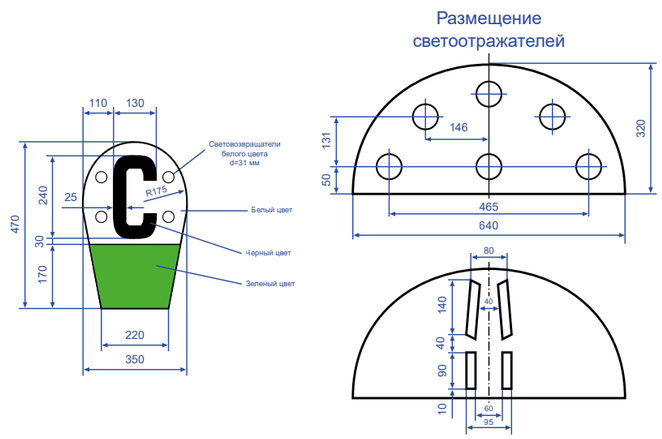
Схемы установки знаков на участках, где работают снегоочистители



Схемы установки знаков на участках, где работают скоростные снегоочистители

ОТРАЖАТЕЛИ, УСТАНАВЛИВАЕМЫЕ НА СИГНАЛЬНЫХ ЗНАКАХ, ИЗГОТАВЛИВАЮТСЯ ИЗ ПРОЗРАЧНО-БЕЛОГО СТЕКЛА ИЛИ СВЕТООТРАЖАЮЩЕГО МАТЕРИАЛА БЕЛОГО ЦВЕТА





Примеры расположения светоотражателей на сигнальных знаках

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по подготовке к работе в зимний период и организации снегоборьбы на железных дорогах, в других филиалах и структурных подразделениях ОАО «РЖД», а также его дочерних обществах, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июля 2022 г. № 1733/р
2. Технологическая инструкция «Надзор за сохранностью оборудования сигнализации, централизации, блокировки при работе снегоуборочной техники, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 25 января 2018 г. № 122/р
3. Альбом конструкций типовых постоянных дисков уменьшения скорости, переносных сигналов, сигнальных и путевых знаков, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 8 июля 2019 г. № 1384/р

п. 88, 90 СИГНАЛЫ МАНЕВРОВЫХ И ГОРОЧНЫХ СВЕТОФОРОВ

МАНЕВРОВЫМИ СВЕТОФОРАМИ ПОДАЮТСЯ СИГНАЛЫ:

1) разрешается маневровому составу проследовать маневровый светофор и далее руководствоваться показаниями попутных светофоров или указаниями руководителя маневров
2) запрещается маневровому составу проследовать маневровый светофор

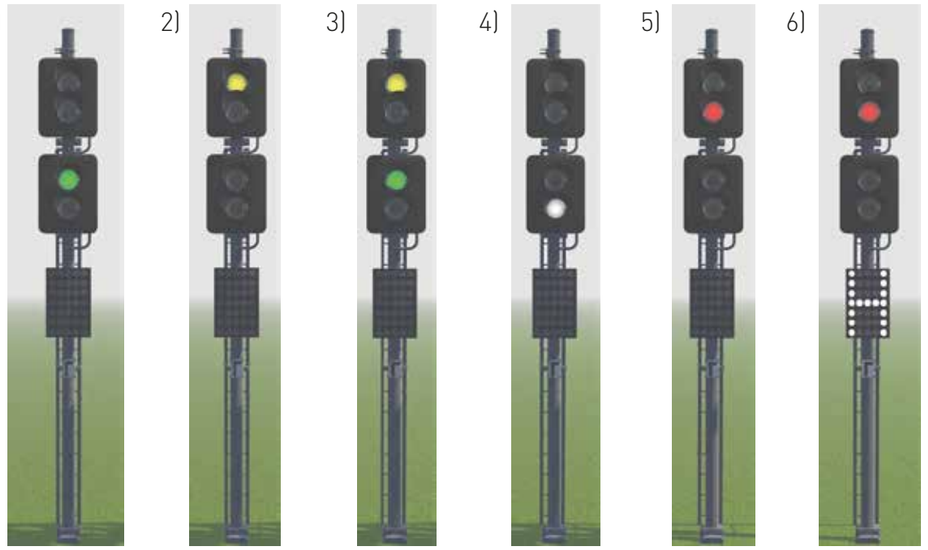
1)

2)

ГОРОЧНЫМИ СВЕТОФОРАМИ ПОДАЮТСЯ СИГНАЛЫ:

1) разрешается роспуск вагонов с установленной скоростью
2) разрешается роспуск вагонов с уменьшенной скоростью
3) разрешается роспуск вагонов со скоростью, промежуточной между установленной и уменьшенной
4) разрешается горочному локомотиву проследовать через горб горки в подгорочный парк и производить маневры на железнодорожном пути сортировочного парка
5) запрещается роспуск
6) осадить вагоны с горки назад

1) 2) 3) 4) 5) 6)



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

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 УСТАНАВЛИВАЮТСЯ МАНЕВРОВЫЕ СИГНАЛЫ С КРАСНЫМ ОГНЕМ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Перечень документов, обеспечивающих выполнение требований приложения № 2 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации Инструкция по организации движения поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.
2. Руководящие указания по применению светофорной сигнализации в ОАО «РЖД» РУ-56-2018, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 25 ноября 2019 г. № 2623/р

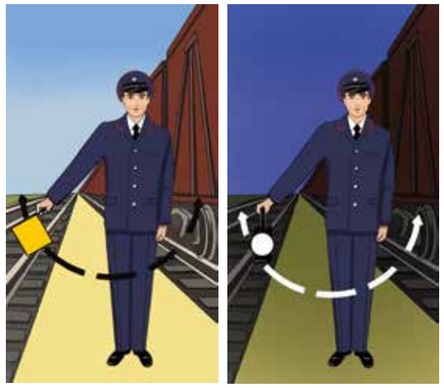
п. 91, 92 РУЧНЫЕ И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ ПРИ МАНЕВРАХ

ПРИ МАНЕВРАХ ПОДАЮТСЯ РУЧНЫЕ И ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ:

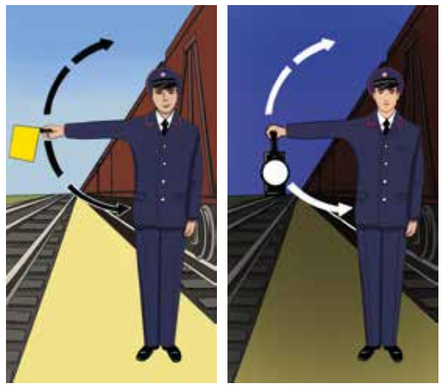
1) разрешается локомотиву следовать управлением вперед
2) разрешается локомотиву следовать управлением назад
3) тише
4) запрещается движение

1)

2)



3)



4)

СИГНАЛЫ ПРИ МАНЕВРАХ ПОВТОРЯЮТСЯ СВИСТКАМИ ЛОКОМОТИВА, МОТОР-ВАГОННОГО И САМОХОДНОГО СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПОДТВЕРЖДАЮЩИМИ ПРИНЯТИЕ ИХ К ИСПОЛНЕНИЮ.

Параметр	**Значение параметра**				
	Тифон		Свисток		
	Тип 1	Тип 2	Тип 1	Тип 2	Тип 3
Частота основного тона, Гц	370± 10	660± 15	650 ± 50	1200 ± 50	1500 ± 50
Уровень звукового давления, Lp, дБ (Лин)	120 ± 5		105 + 10		

Параметры звуковых сигналов сигнального устройства большой громкости (тифона) и сигнального свистка малой громкости (свистка), эксплуатирующийся при скоростях движения до 200 км/ч включительно

Параметр	**Значение параметра**				
	Свисток	Тифон			
	Тип 1	Тип 3	Тип 4	Тип 5	Тип 6
Частота основного тона, Гц	650 ± 50	311± 20	370 ± 20	470 ± 25	622 ± 30
Уровень звукового давления, Lp, дБ (Лин)	105 + 10	115 + 8			

Параметры звуковых сигналов тифона и свистка для высокоскоростного железнодорожного подвижного состава (свыше 200 км/ч)

п. 93 - 98 СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ЛОКОМОТИВОВ

ВСЕ УКАЗАНИЯ ПО РАЗМЕЩЕНИЮ СИГНАЛОВ С ПРАВОЙ ИЛИ ЛЕВОЙ СТОРОНЫ ДАНЫ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ДВИЖЕНИЯ

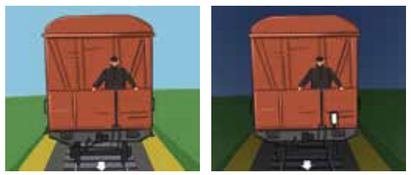
1) Голова поезда при движении на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается одним прозрачно-белым огнем прожектора и двумя прозрачно-белыми огнями фонарей у буферного бруса
2) Голова поезда при движении по неправильному железнодорожному пути обозначается красным огнем фонаря с левой стороны, прозрачно-белым огнем фонаря с правой стороны, а также сигнальным прозрачно-белым огнем

1)

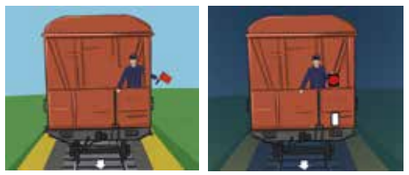
2)

1) Голова грузового поезда при движении вагонами вперед на однопутных и по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время суток сигналами не обозначается, в темное время суток обозначается прозрачно-белым огнем фонаря у буферного бруса
2) При движении вагонами вперед по неправильному железнодорожному пути голова грузового поезда обозначается

1)



2)



Хвост поезда при движении на однопутных, а также по правильному и неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках обозначается:
1) красным диском со светоотражателем у буферного бруса с правой стороны
2) тремя красными огнями

1)

2)

Локомотив, находящийся в хвосте грузового поезда, а также локомотив, следующий без вагонов, сзади обозначаются красным огнем фонаря у буферного бруса с правой стороны

На железнодорожных путях необщего пользования специализированные грузовые поезда постоянного формирования
при движении локомотивом вперед и вагонами вперед обозначаются:
1) голова поезда
2) хвост поезда

1)

2)

Следование поездов вагонами вперед допускается:
а) при движении на железнодорожные пути необщего пользования и по этим железнодорожным путям и обратно;
б) при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов;
в) в иных случаях, установленных нормами и правилами.

Скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч,
и пожарных поездов – не более 40 км/ч

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

Голова одиночно следующего локомотива (автодрезины несъемного типа): днем — два незажженных фонаря на буферном брусе локомотива (или тендера паровоза); ночью - один прозрачно-белый огонь буферного фонаря справа по движению.

В случае разрыва на перегоне грузового поезда хвост части поезда, отправляемой на железнодорожную станцию

Сигнальные приборы, имеющиеся на локомотиве:
а) петарда сигнальная железнодорожная – 9 шт. (в закрытом и опломбированном футляре);
б) флажок сигнальный желтый – 2 шт.;
в) флажок сигнальный красный – 2 шт.

п. 99 - 103 СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ДЛЯ ОБОЗНАЧЕНИЯ СНЕГООЧИСТИТЕЛЕЙ, ССПС И СПС

ПОЕЗДА НА МНОГОПУТНЫХ УЧАСТКАХ обозначаются в соответствии с пунктами 94 – 98, в соответствии с порядком движения по железнодорожным путям многопутного участка

СНЕГООЧИСТИТЕЛЬ ПРИ ДВИЖЕНИИ НА ОДНОПУТНЫХ И ПО ПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ ДОЛЖЕН ИМЕТЬ:

1) при расположении снегоочистителя в голове состава
2) при расположении локомотива в голове состава

1)

2)

СНЕГООЧИСТИТЕЛИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ИХ В ГОЛОВЕ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ

Если в голове располагается локомотив, то он обозначается так же, как снегоочиститель при движении в голове

ЛОКОМОТИВ И САМОХОДНЫЙ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ПРИ МАНЕВРОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯХ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПРИ СЛЕДОВАНИИ К СОСТАВУ И ОТ СОСТАВА ПОЕЗДА,

включает по одному прозрачно-белому огню впереди и сзади на буферных брусьях со стороны основного пульта управления локомотивом или самоходным специальным подвижным составом, а мотор-вагонный подвижной состав включает в голове поезда два прозрачно-белых огня, в хвосте поезда – три красных огня.

1) ДРЕЗИНЫ СЪЕМНОГО ТИПА, ПУТЕВЫЕ ВАГОНЧИКИ И ДРУГИЕ СЪЕМНЫЕ ПОДВИЖНЫЕ ЕДИНИЦЫ ПРИ НАХОЖДЕНИИ НА ПЕРЕГОНЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ:

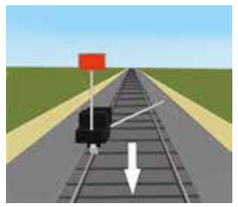
1) на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках в светлое время суток - прямоугольным щитом, окрашенным с обеих сторон в красный цвет, или развернутым красным флагом на шесте; в темное время суток - спереди и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте;

2)на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути в светлое время суток - прямоугольным щитом, окрашенным с передней стороны в белый и с задней в красный цвета, в темное время суток - впереди прозрачно-белым огнем и сзади красным огнем фонаря, укрепленного на шесте.

2) СЪЕМНЫЕ ИЗОЛИРУЮЩИЕ ВЫШКИ НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКАХ ПРИ РАБОТЕ НА ПЕРЕГОНЕ ДОЛЖНЫ ИМЕТЬ:

- на однопутных и при движении по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках: в светлое время суток - развернутым красным флагом с двух сторон, в темное время суток - спереди и сзади красным огнем фонаря;
- на двухпутных участках при следовании по правильному железнодорожному пути в светлое время суток - развернутым красным флагом с правой стороны по ходу движения поездов, в темное время суток - спереди прозрачно-белым огнем фонаря, сзади - красным огнем фонаря.

1)



2)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 21 февраля 2020 г. № 386/р «Об утверждении и введении в действие Положения об организации работы бригад снегоуборочной и снегоочистительной техники на инфраструктуре ОАО «РЖД»
2. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.
3. Инструкция по ограждению изолирующих съемных вышек при производстве работ на контактной сети железных дорог ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 18 марта 2010 г. № ИСХ-4579

п. 104 - 109 ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ при движении поездов подаются свистками локомотивов, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава, духовыми рожками, ручными свистками

Звуковые сигналы

Сигнал	Значение сигнала
Три коротких • • •	«Стой»
Один длинный —	«Отправиться поезду»
Три длинных — — —	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Тормозить»
Два длинных — —	Требование к работникам, обслуживающим поезд, «Отпустить тормоза»
Три длинных и один короткий — — — •	О прибытии поезда на станцию не в полном составе
Три длинных и два коротких — — — • •	Вызов к локомотиву помощника машиниста, главного кондуктора, механика - бригадира
Один короткий и один длинный • —	«Сигнал бдительности»

При следовании двойной тягой

Сигнал	Значение сигнала
Один короткий •	Требование к машинисту второго локомотива уменьшить тягу
Два коротких • •	Требование к машинисту второго локомотива увеличить тягу
Два длинных и два коротких — — • •	Требование к машинисту второго локомотива «Опустить токоприемник»
Два коротких • •	Требование начать подталкивание
Один короткий, один длинный и один короткий • — •	Требование прекратить подталкивание, но не отставать от поезда
Четыре длинных — — — —	Требование прекратить подталкивание и возвратиться обратно

ОПОВЕСТИТЕЛЬНЫЙ СИГНАЛ – один длинный свисток, а при движении по неправильному железнодорожному пути – один длинный, короткий и длинный свисток локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава подается:

1) при приближении поезда к железнодорожным станциям, ...
2) при приближении поезда к месту работ, начиная с километра,
3) при восприятии ручного сигнала «Опустить токоприемник»,
4) при приближении к находящимся на железнодорожном пути людям

ПРИ СЛЕДОВАНИИ В УСЛОВИЯХ НЕДОСТАТОЧНОЙ ВИДИМОСТИ, оповестительный сигнал повторяется несколько раз.

СИГНАЛ БДИТЕЛЬНОСТИ подается одним коротким и одним длинным свистком локомотива, мотор-вагонного и самоходного специального подвижного состава и периодически повторяется:

1) при подходе к проходному светофору с красным огнем
2) при проследовании проходного светофора с красным огнем,
3) при подходе к входному светофору с лунно-белым мигающим огнем пригласительного сигнала
4) при приеме поезда, следующего по неправильному железнодорожному пути

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.

ЗВУКОВЫЕ СИГНАЛЫ О ПРИБЛИЖЕНИИ ПОЕЗДА ПОДАЮТСЯ:

1) на перегоне
2) на железнодорожных станциях

Оповещение о приближении поезда с нечетным номером производится одним, а поезда с четным номером – двумя длинными звуковыми сигналами.
Сигналисты и дежурные входных стрелочных постов, услышав сигнал отправления поезда, подают один длинный звуковой сигнал.»

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ И ПЕРЕГОНАХ, РАСПОЛОЖЕННЫХ В ЧЕРТЕ КРУПНЫХ ГОРОДОВ И НАСЕЛЕННЫХ ПУНКТОВ, ..., подача звуковых сигналов, производится свистком малой громкости, за исключением случаев следования локомотивов в поездах с подталкиванием, возникновения угрозы наезда на людей или препятствия

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция о порядке организации работы подталкивающих локомотивов, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 3 ноября 2015 г. № 2604р
2. Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р
3. Перечень уполномоченных работников, в функциональные обязанности которых входит утверждение документов, обеспечивающих выполнение Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации в части организации движения поездов в части сигнализации на железнодорожном транспорте, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 25 мая 2012 г. № 1024

п. 110 - 117 СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ

СИГНАЛЫ ТРЕВОГИ подаются гудками, свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального железнодорожного подвижного состава, сиренами, духовыми рожками, воинскими сигнальными трубами, ударами в подвешенные металлические предметы.

Сигнал	Значение сигнала	В каких случаях подается
Один длинный три коротких — • • •	«Общая тревога»	При обнаружении на пути неисправности; при остановке поезда в снежном заносе; крушении и т.д.
Один длинный два коротких — • •	«Пожарная тревога»	При обнаружении пожара; При проследовании вблизи очагов пожара и т.д.
Ряд коротких • • • • • •	«Воздушная тревога»	Подается непрерывно в течении 2-3 минут: протяжным звучанием сирен на станциях, заводах и других предприятияхфедерального ж.д. транпорта; на перегонах свистками локомотивов и т.д.
Один длинный и один короткий — •	«Радиационная опасность» или «Химическая тревога»	Подается в течении 2 -3 минут: на перегонях свистками локомотивов; на станциях, предприятиях, заводах подается частыми ударами в подвешенные металлические предметы

СИГНАЛ «ОБЩАЯ ТРЕВОГА» подается группами из одного длинного и трех коротких звуков

СИГНАЛ «ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА» подается группами из одного длинного и двух коротких звуков.

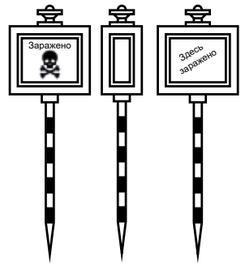
СИГНАЛ «ВОЗДУШНАЯ ТРЕВОГА» подается протяжным звучанием сирен, а также рядом коротких звуков непрерывно в течении времени от 2 до 3 минут.

СИГНАЛ «РАДИАЦИОННАЯ ОПАСНОСТЬ» ИЛИ «ХИМИЧЕСКАЯ ТРЕВОГА» подается в течении времени от 2 до 3 минут:
на перегонах – свистками локомотивов, мотор-вагонного и специального 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.

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: через радиотрансляционную сеть и другие средства связи, включая посыльных
2) в пассажирских поездах: через работников, обслуживающих поезд, и по поездной радиотрансляционной сети
3) в людских и воинских поездах: средствами связи эшелона при получении извещения от дежурного по железнодорожной станции
4) в грузопассажирских, почтово-багажных и грузовых поездах: дежурным по железнодорожной станции

ДЛЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД И ДРУГИХ РАБОТНИКОВ, обслуживающих поезд, о следовании поезда на зараженный участок, а также для предотвращения входа людей на него без средств индивидуальной защиты такой участок ограждается специальными указателями «Заражено»
Указатели «Заражено» ночью освещаются.



СИГНАЛЬНЫЕ ОГНИ светофоров, фонарей, стрелочных указателей, поездных, ручных и других сигналов обеспечиваются светомаскировочными устройствами

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580/р
2. Инструктивные указания по организации аварийно-восстановительных работ на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 1 октября 2019 г. № 2182/р

п. 118 - 128 СЕМАФОРЫ

СЕМАФОРЫ: входные, выходные, проходные и прикрытия в качестве постоянных сигналов применяются на малоинтенсивных участках железных дорог, не оборудованных путевой блокировкой, и на железнодорожных станциях, не имеющих электрической централизации стрелок

СЕМАФОР СОСТОИТ из мачты и укрепленного в ее верхней части крыла. Горизонтальное положение крыла соответствует запрещающему показанию семафора. Положение крыла, поднятого вверх под углом 135°, соответствует разрешающему показанию семафора.
Ночью положение крыла семафора (горизонтальное или поднятое) указывается сигнальными огнями.

У ДВУХКРЫЛЫХ СЕМАФОРОВ второе крыло семафора имеет нормальное положение вдоль мачты

У ДВУХКРЫЛЫХ СЕМАФОРОВ второе крыло семафора имеет нормальное положение вдоль мачты
1) поднятым вверх крылом под углом 135°
2) горизонтальным положением крыла семафора

ОДНОКРЫЛЫМИ СЕМАФОРАМИ подаются сигналы:
1) входными – двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте
2) выходными – двумя поднятыми крыльями под углом 135° к мачте

ДЛЯ КОНТРОЛЯ СО СТОРОНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ положения крыльев входного семафора ночью служат контрольные огни

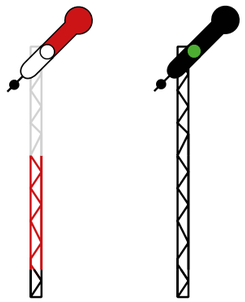
РАССТОЯНИЕ ВИДИМОСТИ показаний входных и проходных семафоров и семафоров прикрытия из кабины управления приближающегося поезда должно составлять не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимально реализуемой скорости, но не менее 1000 м.

СЕМАФОРЫ НЕ ВКЛЮЧЕННЫЕ в действие приводятся в закрытое положение и обозначаются двумя скрещенными планками

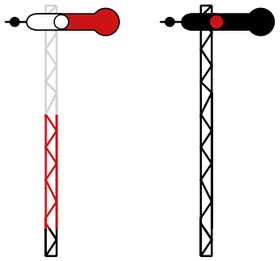
ПЕРЕД ВХОДНЫМИ И ПРОХОДНЫМИ СЕМАФОРАМИ устанавливаются оповестительные щиты, окрашенные в белый цвет с черными полосами и отражателями на них

ПРИ ОБРЫВЕ СЕМАФОРНОЙ ТЯГИ крыло семафора должно автоматически приходить в запрещающее (горизонтальное) положение

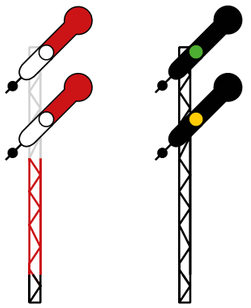
ПОРЯДОК ОСВЕЩЕНИЯ сигнальных приборов на семафорах устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры



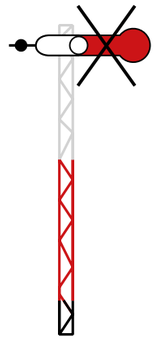
1) Днем - В темное время суток



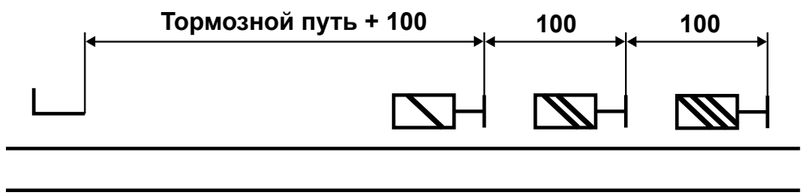
2) Днем - В темное время суток



Днем - В темное время суток



Семафор не включенный



Оповестительный щит

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Перечень уполномоченных работников, в функциональные обязанности которых входит утверждение документов, обеспечивающих выполнение Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации в части организации движения поездов в части сигнализации на железнодорожном транспорте, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 25 мая 2012 г. № 1024р
2. Распоряжение ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. №1984/р «О выполнении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»

РАЗДЕЛ 1
ИДП

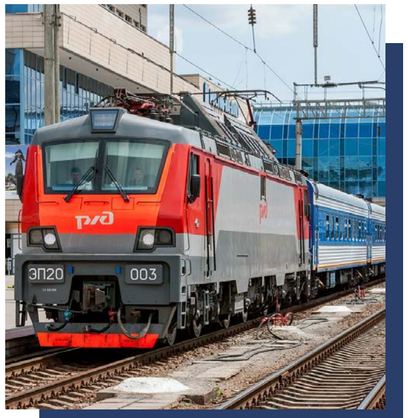
ПТЭ

ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ОРГАНИЗАЦИИ
ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

п. 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ИНСТРУКЦИЯ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ИДП) УСТАНАВЛИВАЕТ

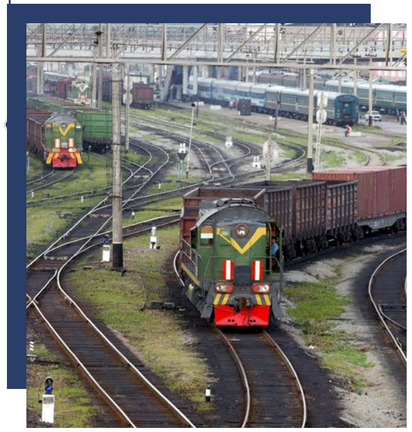
1



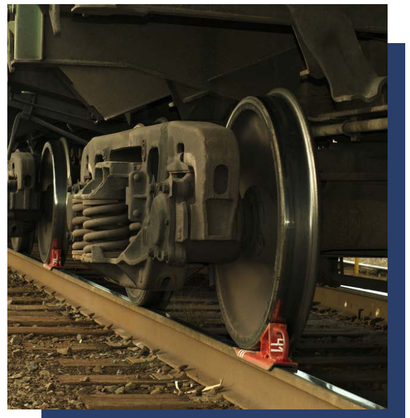
правила приёма, отправления и пропуска поездов

2

правила производства манёвров



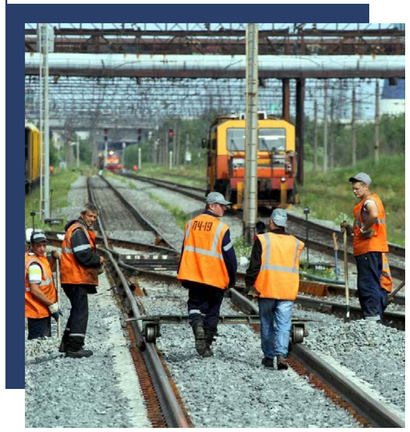
3



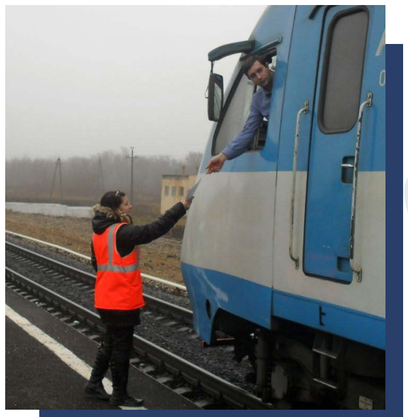
правила закрепления железнодорожного подвижного состава

4

правила приёма и отправления поездов в условиях выполнения ремонтно-строительных работ

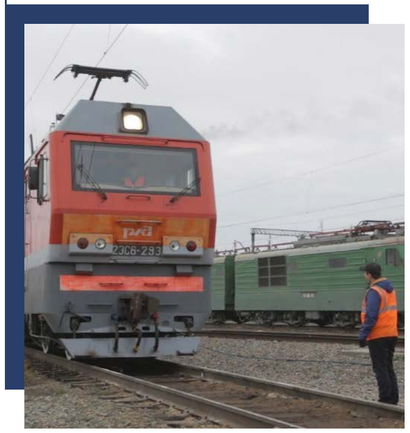


5



порядок назначения и передачи предупреждений на поезда

6



отдельные процессы, связанные с производством поездной и маневровой работы

И Д П

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
2. Приказ Минтранса России № 69 от 26.02.2018 г. «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков ввода в действие графика движения пассажирских поездов на железнодорожном транспорте»

п. 1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ. ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ОБЪЕДИНЯЕТ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ВСЕХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ, ВЫРАЖАЕТ ЗАДАННЫЙ ОБЪЕМ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ РАБОТЫ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ИНФРАСТРУКТУР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

серии локомотивов для пассажирского и грузового движения

времена хода грузовых поездов по перегонам в четном и нечетном направлениях

времена на разгон и замедление по перегонам в четном и нечетном направлении для грузовых и пассажирских поездов

наименование раздельных пунктов

средства связи при движении поездов

число главных путей на перегонах и приемоотправочных на промежуточных станциях

число поездов, проложенных на графике, пассажирских (в парах) и грузовых по направлениям движения

скорость движения всех грузовых поездов

расстояние между раздельными пунктами

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»
2. Приказ Минтранса России № 69 от 26.02.2018 г. «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по установлению сроков ввода в действие графика движения пассажирских поездов на железнодорожном транспорте»

п. 2–6 ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ЦЕЛИ

обеспечения потребности физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом

обеспечения безопасности движения поездов

эффективного использования пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций

соблюдения установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад

рационального использования железнодорожного подвижного состава, погрузочно-разгрузочных средств

возможности производства работ по текущему содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений, устройств, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и электроснабжения

выполнения технологического процесса по своевременной перевозке грузов

согласованности работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования

Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения поездов.
Поездам одного направления присваиваются чётные номера, а поездам обратного направления — нечётные.

ПОЕЗДАМ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННЫМ ГРАФИКОМ ДВИЖЕНИЯ, НОМЕРА ПРИСВАИВАЮТСЯ ПРИ ИХ НАЗНАЧЕНИИ, И ИХ ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ ОБЪЯВЛЯЮТСЯ ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ.

Каждому грузовому, почтово-багажному и пассажирскому поезду на железнодорожной станции его формирования (отправления) присваивается индекс, который не изменяется до железнодорожной станции расформирования (назначения).

ПРИОРИТЕТНОСТЬ ПОЕЗДОВ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СЛЕДУЮЩЕЙ ОЧЕРЁДНОСТИ ПЕРЕВОЗОК

1. внеочередные перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров
2. воинские перевозки
3. перевозки пассажиров в дальнем следовании
4. перевозки пассажиров в пригородном сообщении
5. перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа
6. специальные перевозки
7. грузопассажирские перевозки, в которых находится не менее 10 вагонов, занятых людьми
8. перевозки грузов (грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда)

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

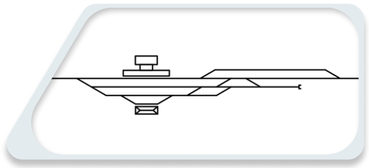
1. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРОИЗВОДИТСЯ ПО МОСКОВСКОМУ ПОЯСНОМУ ВРЕМЕНИ В 24-ЧАСОВОМ ИСЧИСЛЕНИИ

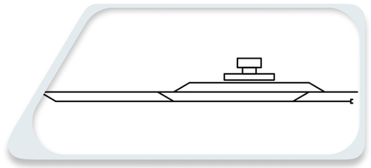
п. 7–14 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ РАЗДЕЛЬНЫХ ПУНКТОВ

РАЗДЕЛЬНЫЙ ПУНКТ

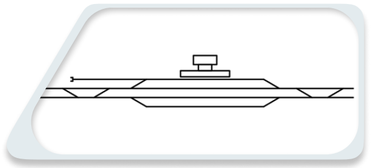
С ПУТЕВЫМ РАЗВИТИЕМ



Железнодорожная станция

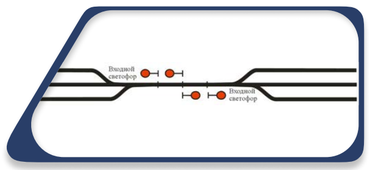


Разъезд

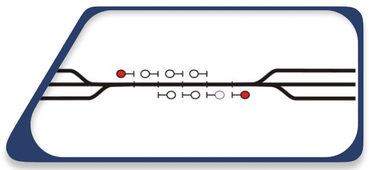


Обгонный пункт

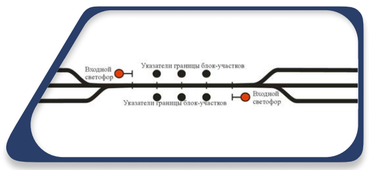
БЕЗ ПУТЕВОГО РАЗВИТИЯ



Граница блок-участков при АЛС, применяемая как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов



Проходные светофоры автоматической блокировки



Путевой пост

ГРАНИЦАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ЯВЛЯЮТСЯ:

на однопутных участках — входные светофоры

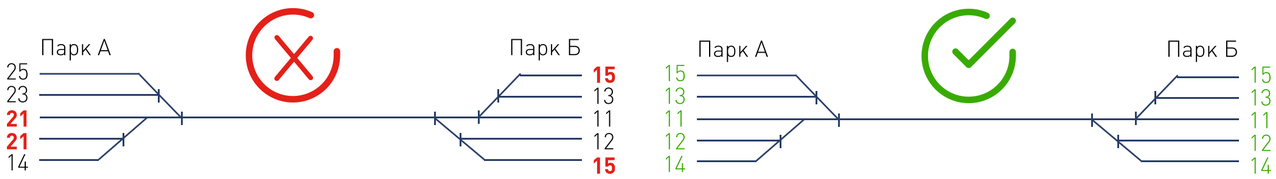
на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны — входной светофор, а с другой — сигнальный знак «Граница станции»

на двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоматической блокировкой, а также где установлены входные светофоры для приёма поездов с неправильного железнодорожного пути перегона, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ДЕЛЯТСЯ НА

- **ГЛАВНЫЕ НА ПЕРЕГОНАХ**
- **СТАНЦИОННЫЕ (В ТОМ ЧИСЛЕ ГЛАВНЫЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ)**

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ПРИСВАИВАТЬ ОДИНАКОВЫЕ НОМЕРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ, СТРЕЛОЧНЫМ ПЕРЕВОДАМ И ПОСТАМ В ПРЕДЕЛАХ ОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ.



НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, ИМЕЮЩИХ ОТДЕЛЬНЫЕ ПАРКИ, НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ПРИСВАИВАТЬ ОДИНАКОВЫЕ НОМЕРА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ В ПРЕДЕЛАХ ОДНОГО ПАРКА

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

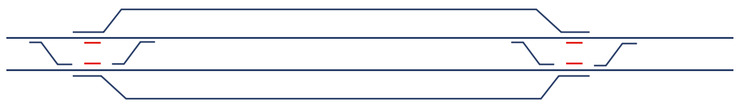
1. Порядок разработки, согласования и утверждения в ОАО «РЖД» Инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, а также железнодорожном пути, находящемся в ведении функционального филиала или структурного подразделения ОАО «РЖД», утверждённый распоряжением ОАО «РЖД» № 2859р от 23.12.2013

п. 15–20 УПРАВЛЕНИЕ СТРЕЛОЧНЫМИ ПЕРЕВОДАМИ

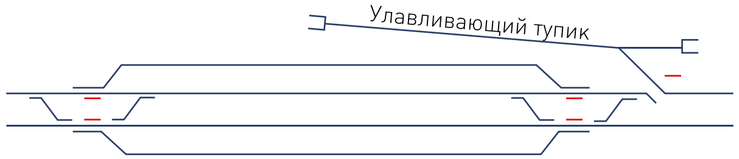
НОРМАЛЬНЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ ДЛЯ СТРЕЛОК, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ГЛАВНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ, КРОМЕ СТРЕЛОК, ВКЛЮЧЁННЫХ В ЭЛЕКТРИЧЕСКУЮ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЮ, ЯВЛЯЕТСЯ:

направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути — для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий

направление по соответствующим главным железнодорожным путям — для входных стрелок на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий



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



НОРМАЛЬНЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ ДЛЯ ОХРАННЫХ И СБРАСЫВАЮЩИХ СТРЕЛОК, В ТОМ ЧИСЛЕ ВКЛЮЧЁННЫХ В ЭЛЕКТРИЧЕСКУЮ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЮ, ЯВЛЯЕТСЯ

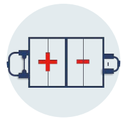
НАПРАВЛЕНИЕ В ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫЕ И УЛАВЛИВАЮЩИЕ ТУПИКИ (ДЛЯ ОХРАННЫХ СТРЕЛОК)

НАПРАВЛЕНИЕ НА СБРОС (ДЛЯ СБРАСЫВАЮЩИХ СТРЕЛОК)

ЗАПИРАНИЕ УСТРОЙСТВ

В НОРМАЛЬНОМ ПОЛОЖЕНИИ

- Ручные нецентрализованные охранные стрелки
- Ручные нецентрализованные сбрасывающие остряки
- Сбрасывающие стрелки
- Сбрасывающие башмаки



Контрольный замок

Уполномоченный работник владельца инфраструктуры

Навесной замок

КАЖДЫЙ ПОСТ УПРАВЛЕНИЯ СТРЕЛКАМИ И СВЕТОФОРАМИ НАХОДИТСЯ В ВЕДЕНИИ РАБОТНИКА, ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ ОТВЕТСТВЕННЫМ ЗА УПРАВЛЕНИЕ СТРЕЛКАМИ И СВЕТОФОРАМИ И ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

- дежурного по железнодорожной станции
- дежурного станционного поста централизации (оператора поста централизации)
- дежурного стрелочного поста
- дежурного по сортировочной горке (оператора сортировочной горки)

РАЗРЕШАЕТСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ ОБСЛУЖИВАНИЕ ДВУХ И БОЛЕЕ СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ ОДНИМ ДЕЖУРНЫМ СТРЕЛОЧНОГО ПОСТА, А ОТДЕЛЬНЫХ СТРЕЛОК И ПОСТОВ — ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

НА УЧАСТКАХ С ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ ОТВЕТСТВЕННЫМ ЗА УПРАВЛЕНИЕ СТРЕЛКАМИ И СВЕТОФОРАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, НАХОДЯЩИХСЯ НА ДИСПЕТЧЕРСКОМ УПРАВЛЕНИИ ЯВЛЯЕТСЯ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок прицепки к пассажирским поездам, обращающимся на инфраструктуре ОАО «РЖД», вагонов сверх нормы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 18 июля 2011 г. №1570р

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» № 1799р от 01.09.2016

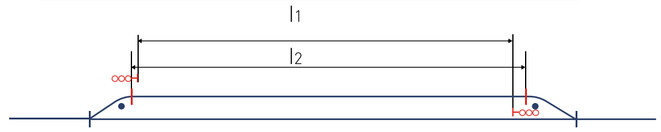
п. 21–23 ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ. ТРЕБОВАНИЯ К ДЛИНЕ И МАССЕ ПОЕЗДА

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ СТАВИТЬ В ПОЕЗДА

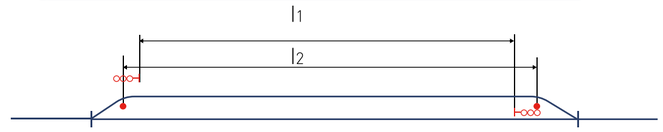
- вагоны с неисправностями, угрожающими безопасности движения, указанными в Правилах, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов
- вагоны, загруженные сверх их грузоподъёмности
- вагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов
- 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 её листов
- вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по перевозочным документам как груз на своих осях
- вагоны — платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных техническими условиями и правилами перевозок грузов
- вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колёсными парами по поверхности (кругу) катания
- полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма
- порожние крытые грузовые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НА СТАНЦИОННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ, А ТАКЖЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ДОЛЖЕН УСТАНАВЛИВАТЬСЯ В ПРЕДЕЛАХ ДЛИНЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ (ДАЛЕЕ — ПОЛЕЗНАЯ ДЛИНА), КОТОРАЯ ОГРАНИЧЕНА

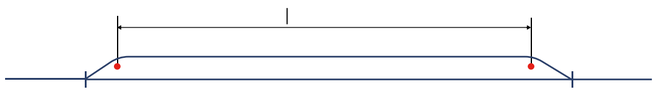
с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой — изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи — при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути



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



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



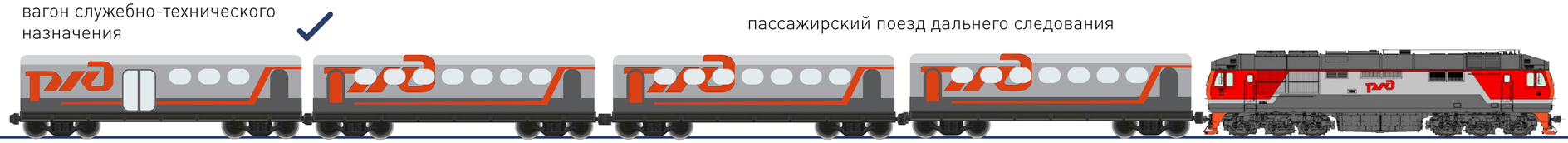
- вагоны — платформы, транспортёры железнодорожные и полувагоны с негабаритными грузами, если о возможности следования таких вагонов не будет дано указаний порядком, установленным владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования)
- вагоны грузовые бункерного типа с незакреплёнными бункерами, вагоны-цистерны, вагоны-хопперы, зерновозы, вагоны грузовые для перевозки цемента и аналогичный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств
- грузовые вагоны с остатками груза на тормозном оборудовании, автосцепном оборудовании колёсных парах и элементах тележек вагона

п. 24–31 ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ. ТРЕБОВАНИЯ К ДЛИНЕ И МАССЕ ПОЕЗДА

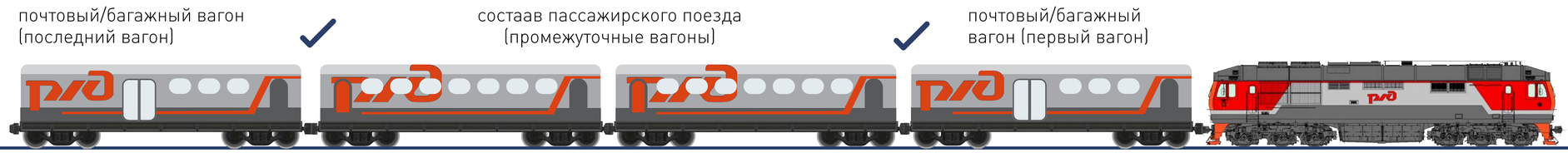
ВО ВСЕХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДАХ В ПЕРВОМ И ПОСЛЕДНЕМ ВАГОНАХ КРАЙНИЕ ТОРЦОВЫЕ ДВЕРИ ЗАПИРАЮТСЯ, А ПЕРЕХОДНЫЕ ПЛОЩАДКИ ЗАКРЕПЛЯЮТСЯ В ПОДНЯТОМ ПОЛОЖЕНИИ

ДОПУСКАЕТСЯ:

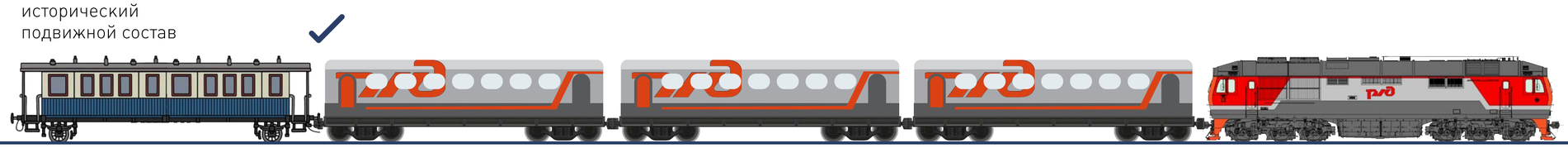
ПРИЦЕПКА К ПАССАЖИРСКИМ ПОЕЗДАМ ДАЛЬНЕГО СЛЕДОВАНИЯ ВАГОНОВ СЛУЖЕБНО-ТЕХНИЧЕСКОГО НАЗНАЧЕНИЯ



ПОЧТОВЫЕ И БАГАЖНЫЕ ВАГОНЫ ДОПУСКАЕТСЯ СТАВИТЬ В СОСТАВ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА ТОЛЬКО ПЕРВЫМИ И (ИЛИ) ПОСЛЕДНИМИ



ВОЗМОЖНОСТЬ ПОСТАНОВКИ ИСТОРИЧЕСКОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ПОЕЗДА И ПОРЯДОК ЕГО ЭКСПЛУАТАЦИИ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 132 ПРАВИЛ



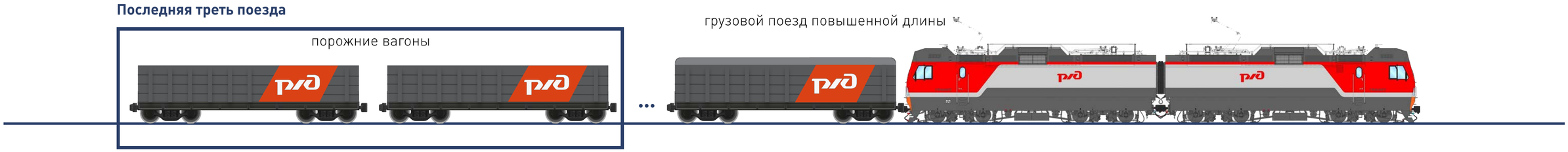
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» № 1799р от 01.09.2016
2. Порядок прицепки к пассажирским поездам, обращающимся на инфраструктуре ОАО «РЖД», вагонов сверх нормы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 18 июля 2011 г. №1570р

п. 24–31 ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ. ТРЕБОВАНИЯ К ДЛИНЕ И МАССЕ ПОЕЗДА

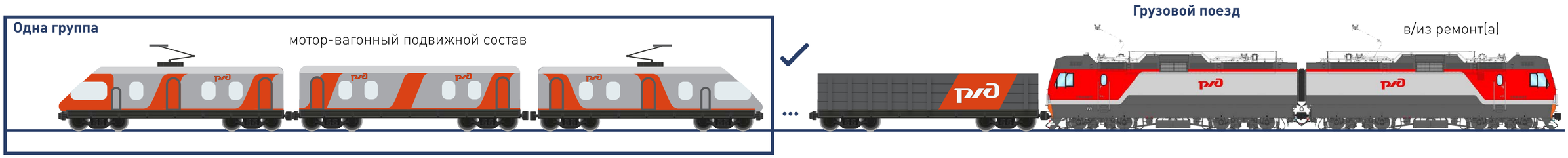
ФОРМИРОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ ПОЕЗДНЫХ ФОРМИРОВАНИЙ, НЕ ПРИНАДЛЕЖАЩИХ ПЕРЕВОЗЧИКУ, ПРОИЗВОДИТСЯ БЕЗ ПОДБОРКИ ВАГОНОВ ПО КОЛИЧЕСТВУ ОСЕЙ И МАССЕ

ПРИ ФОРМИРОВАНИИ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ ПОВЫШЕННОЙ ДЛИНЫ, ПОРОЖНИЕ ВАГОНЫ ДОЛЖНЫ СТАВИТЬСЯ В ПОСЛЕДНЮЮ ТРЕТЬ ПОЕЗДА, ЛИБО ПОРОЖНИЕ ВАГОНЫ ДОЛЖНЫ ФОРМИРОВАТЬСЯ В ОДНУ ГРУППУ С ПОСТАНОВКОЙ В ХВОСТОВУЮ ЧАСТЬ ПОЕЗДА



В СБОРНЫХ ПОЕЗДАХ ВАГОНЫ ПОДБИРАЮТСЯ ГРУППАМИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ НАЗНАЧЕНИЯ, А СБОРНО-РАЗДАТОЧНЫЕ ВАГОНЫ СТАВЯТСЯ ОДНОЙ ГРУППОЙ

МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ПРИ СЛЕДОВАНИИ В РЕМОНТ ИЛИ ИЗ РЕМОНТА СТАВИТСЯ В ХВОСТ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА ОДНОЙ ГРУППОЙ



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» № 1799р от 01.09.2016
2. Порядок прицепки к пассажирским поездам, обращающимся на инфраструктуре ОАО «РЖД», вагонов сверх нормы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 18 июля 2011 г. №1570р

п. 24–31 ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ. ТРЕБОВАНИЯ К ДЛИНЕ И МАССЕ ПОЕЗДА

НЕОБХОДИМО УЧИТЫВАТЬ:

ПАССАЖИРСКИЕ И ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ, ЗАНЯТЫЕ ЛЮДЬМИ, КРОМЕ СЛУЖЕБНЫХ И С ПРОВОДНИКАМИ (КОМАНДАМИ), СОПРОВОЖДАЮЩИМИ ГРУЗЫ, СТАВЯТСЯ В ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА ОДНОЙ ГРУППОЙ С ПОСТАНОВКОЙ ВАГОНОВ ПРИКРЫТИЯ ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА: ПЛАТФОРМ И ПОЛУВАГОНОВ, ЗАГРУЖЕННЫХ ЛЕСОМАТЕРИАЛАМИ, СТАЛЬНЫМИ И ЖЕЛЕЗОБЕТОННЫМИ БАЛКАМИ, РЕЛЬСАМИ, ТРУБАМИ И АНАЛОГИЧНЫМИ ГРУЗАМИ, ПОГРУЖЕННЫМИ С ВЫХОДОМ ЗА ПРЕДЕЛЫ КОНЦЕВОЙ БАЛКИ И ТРАНСПОРТЁРОВ — НЕ МЕНЕЕ ОДНОГО ВАГОНА

ВАГОНЫ С ЛЮДЬМИ, А ТАКЖЕ ВАГОНЫ С ГРУЗАМИ, УКАЗАННЫМИ В ПРАВИЛАХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ, ВКЛЮЧАЮТСЯ В СОСТАВ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА С ПОСТАНОВКОЙ ВАГОНОВ ПРИКРЫТИЯ ИЗ ВАГОНОВ С НЕОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ ИЛИ ПОРОЖНИХ ВАГОНОВ. ПОСТАНОВКА В ГРУЗОВЫЕ ПОЕЗДА УКАЗАННЫХ ВАГОНОВ ПРОИЗВОДИТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 12 ПРИЛОЖЕНИЯ № 10 К ИНСТРУКЦИИ.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» № 1799р от 01.09.2016
2. Порядок прицепки к пассажирским поездам, обращающимся на инфраструктуре ОАО «РЖД», вагонов сверх нормы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 18 июля 2011 г. №1570р

п. 24–31 ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ. ТРЕБОВАНИЯ К ДЛИНЕ И МАССЕ ПОЕЗДА

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ:

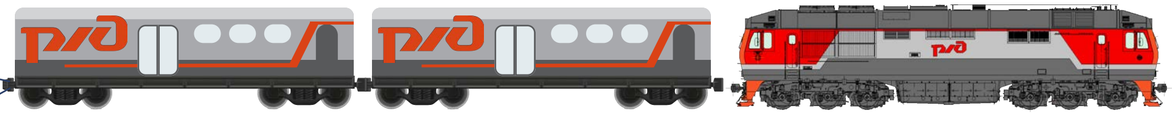
СТАВИТЬ В ПАССАЖИРСКИЕ И ПОЧТОВО-БАГАЖНЫЕ ПОЕЗДА: ВАГОНЫ С ИСТЁКШИМИ И ЗАКАНЧИВАЮЩИМИСЯ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ СРОКАМИ ПЕРИОДИЧЕСКОГО РЕМОНТА И (ИЛИ) ЕДИНОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ РЕВИЗИИ ОСНОВНЫХ УЗЛОВ И ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ

грузовые вагоны

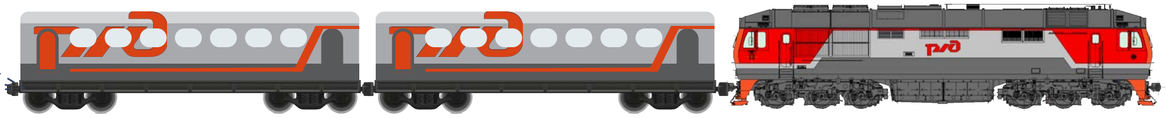
вагоны с истёкшими сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии основных узлов

вагоны заканчивающимися в пути следования сроками периодического ремонта и (или) единой технической ревизии основных узлов

почтово-багажный поезд



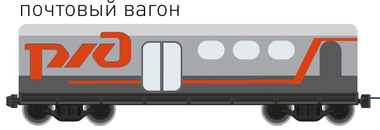
пассажирский поезд



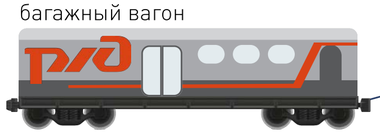
СТАВИТЬ В ПАССАЖИРСКИЕ И ПОЧТОВО-БАГАЖНЫЕ ПОЕЗДА: ВАГОНЫ С ИСТЁКШИМИ И ЗАКАНЧИВАЮЩИМИСЯ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ СРОКАМИ ПЕРИОДИЧЕСКОГО РЕМОНТА И (ИЛИ) ЕДИНОЙ ТЕХНИЧЕСКОЙ РЕВИЗИИ ОСНОВНЫХ УЗЛОВ И ГРУЗОВЫЕ ВАГОНЫ

служебно-технический вагон

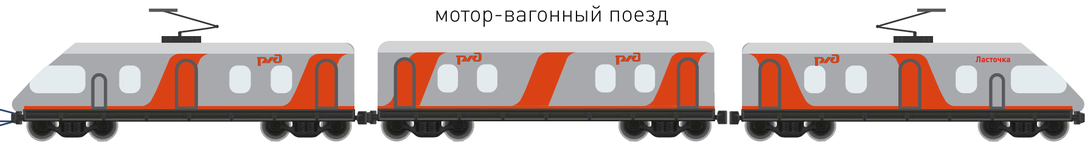
почтовый вагон



багажный вагон



мотор-вагонный поезд



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» № 1799р от 01.09.2016
2. Порядок прицепки к пассажирским поездам, обращающимся на инфраструктуре ОАО «РЖД», вагонов сверх нормы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 18 июля 2011 г. №1570р

п. 24–31 ФОРМИРОВАНИЕ ПОЕЗДОВ. ТРЕБОВАНИЯ К ДЛИНЕ И МАССЕ ПОЕЗДА

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ:

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ СТАВИТЬ В ГРУЗОПАССАЖИРСКИЕ ПОЕЗДА ВАГОНЫ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, А ТАКЖЕ ПОРОЖНИЕ ЦИСТЕРНЫ ИЗ-ПОД СЖИЖЕННЫХ ГАЗОВ

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ СТАВИТЬ В ЛЮДСКИЕ ПОЕЗДА (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПОЕЗДОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ВОИНСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ), ВАГОНЫ С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ, ПОРОЖНИЕ ЦИСТЕРНЫ ИЗ-ПОД СЖИЖЕННЫХ ГАЗОВ, НЕ ПРОШЕДШИХ ПОДГОТОВКУ НА ПРОМЫВОЧНО-ПРОПАРОЧНОЙ СТАНЦИИ).

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» № 1799р от 01.09.2016
2. Порядок прицепки к пассажирским поездам, обращающимся на инфраструктуре ОАО «РЖД», вагонов сверх нормы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 18 июля 2011 г. №1570р

п. 32 ПОРЯДОК ПРИЦЕПКИ/ОТЦЕПКИ ПОЕЗДНОГО ЛОКОМОТИВА ОТ СОСТАВА

Осмотрщик вагонов

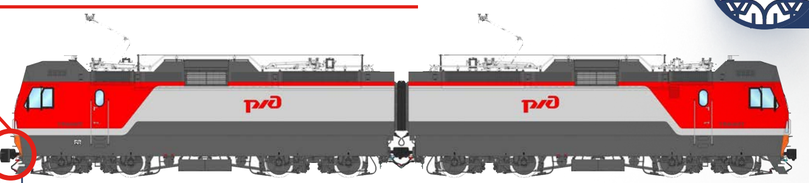
выполняет техническое обслуживание состава поезда перед отправлением

ответственный за правильное сцепление вагонов в составе поезда

ответственный за техническое состояние автосцепных устройств

отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением при обслуживании локомотива машинистом без помощника машиниста, только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей

РАЗЪЕДИНЕНИЕ ЭЛЕКТРИЧЕСКИХ ЦЕПЕЙ ОТОПЛЕНИЯ ПРОИЗВОДИТСЯ ПРИ ОПУЩЕННОМ ТОКОПРИЁМНИКЕ



Работники локомотивной бригады

производит отцепку поездного локомотива от состава и прицепку к составу

- разъединение тормозных рукавов
- соединение тормозных рукавов
- подвешивание тормозных рукавов
- открытие и закрытие концевых кранов (локомотива и первого вагона со стороны отцепки (прицепки) поездного локомотива)

ВЫПОЛНЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ ПО ПРИЦЕПКЕ ПОЕЗДНОГО ЛОКОМОТИВА И ОТЦЕПКЕ ЕГО ОТ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СОСТАВА ГРУЗОВОГО, ПАССАЖИРСКОГО И ПРИГОРОДНОГО ПОЕЗДА ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ЛОКОМОТИВА МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА ВОЗЛАГАЕТСЯ НА ОСМОТРЩИКА ВАГОНОВ, А НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, ГДЕ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ОСМОТРЩИКИ ВАГОНОВ, И НА ПЕРЕГОНАХ:

пассажирский поезд

НА НАЧАЛЬНИКА (МЕХАНИКА-БРИГАДИРА) ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА

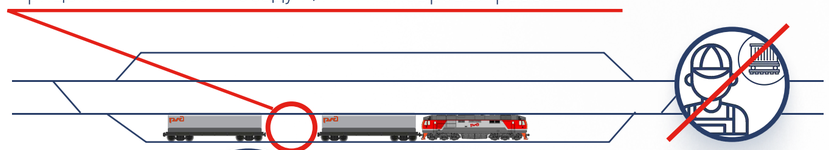
грузовой поезд

НА МАШИНИСТА ЛОКОМОТИВА

пригородный поезд

НА РАБОТНИКА, ОПРЕДЕЛЯЕМОГО ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ

прицепка вагонов к поезду и/или маневровая работа



работник, руководящий действиями всех лиц, участвующих в манёврах

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 МАНЁВРАХ, БЕЗ УКАЗАНИЯ КОТОРОГО МАШИНИСТ ЛОКОМОТИВА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПРОИЗВОДЯЩИЙ МАНЁВРЫ, НЕ ИМЕЕТ ПРАВА ПРИВОДИТЬ ЛОКОМОТИВ, СПЕЦИАЛЬНЫЙ САМОХОДНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ В ДВИЖЕНИЕ

п. 33–38 ТРЕБОВАНИЯ К ТОРМОЗНЫМ СИСТЕМАМ Ж.Д. ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, ДОПУЩЕННЫЙ К ОБРАЩЕНИЮ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ОБЩЕГО И НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБОРУДОВАН:

- автоматическими пневматическими тормозами
- автоматическими электропневматическими тормозами
- автоматическими электроннопневматическими тормозами

В ИСПРАВНОМ СОСТОЯНИИ

ДЛЯ ТОРМОЗНЫХ СРЕДСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ЕГО ТЕХНИЧЕСКОГО ОСНАЩЕНИЯ, УСТАНАВЛИВАЮТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ НОРМЫ:

1. единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т массы для грузовых и пассажирских поездов и наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными максимальными скоростями
2. зависимости между скоростью движения, величиной уклона, тормозным нажатием и тормозным путём
3. расчётные нормы нажатия тормозных колодок и накладок на оси железнодорожного подвижного состава и специального железнодорожного подвижного состава, нормы обеспечения поездов стояночными тормозами и данные, необходимые для производства тормозных расчётов

В ПОЕЗДАХ, ОБРАЩАЮЩИХСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ОБЕСПЕЧЕНИЕ ПОЕЗДА ТОРМОЗАМИ ДОЛЖНО СООТВЕТСТВОВАТЬ:

- МАССЕ ПОЕЗДА
- СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ
- РУКОВОДЯЩЕМУ СПУСКУ НА КАЖДОМ УЧАСТКЕ
- РЕАЛИЗУЕМЫМ ВЕЛИЧИНАМ ТОРМОЗНЫХ НАЖАТИЙ

ДОЛЖНЫ ВКЛЮЧАТЬСЯ В АВТОТОРМОЗНУЮ СЕТЬ

все вагоны с автотормозами пассажирского типа + пассажирский поезд

все вагоны с автотормозами грузового типа (все категории) + специальный железнодорожный подвижной состав с автотормозами грузового типа +

- грузовой поезд
- хозяйственный поезд
- людской поезд

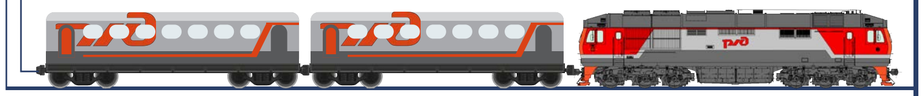
НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г.

п. 33–38 ТРЕБОВАНИЯ К ТОРМОЗНЫМ СИСТЕМАМ Ж.Д. ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЭКСПЛУАТИРУЮТСЯ НА ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКОМ ТОРМОЖЕНИИ

пассажирский поезд

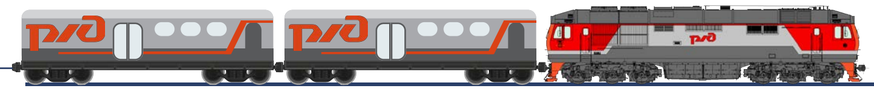


вагоны габарита «РИЦ»

+

электропоезда, имеющие высоковольтные вводы

почтово-багажный поезд



РАЗРЕШАЕТСЯ СЛЕДОВАНИЕ ЭТИХ ПОЕЗДОВ НА ПНЕВМАТИЧЕСКОМ ТОРМОЖЕНИИ

ПОРЯДОК ЭКСПЛУАТАЦИИ ТОРМОЗОВ ПАССАЖИРСКИХ И ПОЧТОВО-БАГАЖНЫХ ПОЕЗДОВ, А ТАКЖЕ ДЕЙСТВИЙ В НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЯХ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

Локальный нормативный акт владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования)

В СООТВЕТСТВИИ С

Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава

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

Локальный нормативный акт владельца инфраструктуры (владельца железнодорожного пути необщего пользования)

в соответствии с

Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава

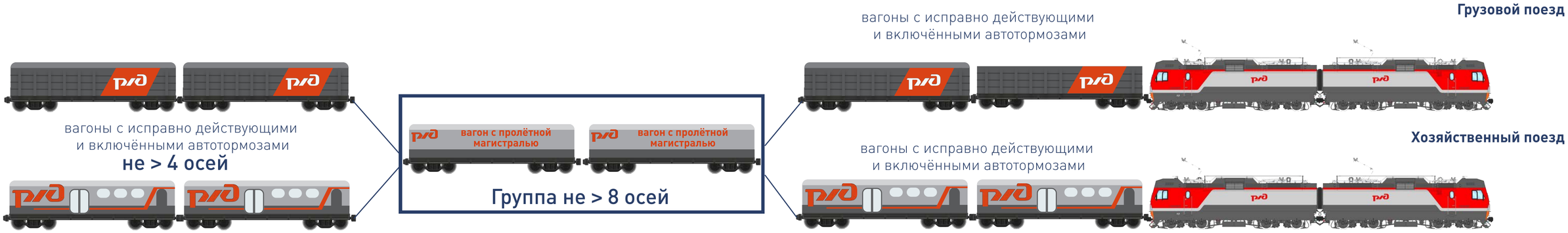
УСТАНАВЛИВАЕТ

- Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах
- Порядок включения воздухораспределителей вагонов, локомотивов и специального железнодорожного подвижного состава на соответствующий режим торможения

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г.

п. 33–38 ТРЕБОВАНИЯ К ТОРМОЗНЫМ СИСТЕМАМ Ж.Д. ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



ПОРЯДОК ПОСТАНОВКИ В ПОЕЗДА, ОБРАЩАЮЩИЕСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА **УСТАНАВЛИВАЕТСЯ**

Локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования

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
- после отстоя (нахождения без бригады) мотор-вагонного подвижного состава в депо или на пути железнодорожной станции
- на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения

ПОЛНОЕ ОПРОБОВАНИЕ

ТОРМОЗОВ ПЕРЕД ЗАТЯЖНЫМИ СПУСКАМИ С УКЛОНОМ ОТ 0,018 И КРУЧЕ

производится с выдержкой не менее 10 минут в заторможенном состоянии

АВТОТОРМОЗОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

производится в пунктах технического обслуживания специализированных поездов (не реже одного раза в сутки) с выдержкой не менее 10 минут в заторможенном состоянии и при смене локомотивных бригад на предприятиях открытых горных разработок

ЭЛЕКТРОПНЕВМАТИЧЕСКИХ ТОРМОЗОВ

производится на железнодорожных станциях формирования и оборота пассажирских поездов от стационарных устройств или поездного локомотива

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г.

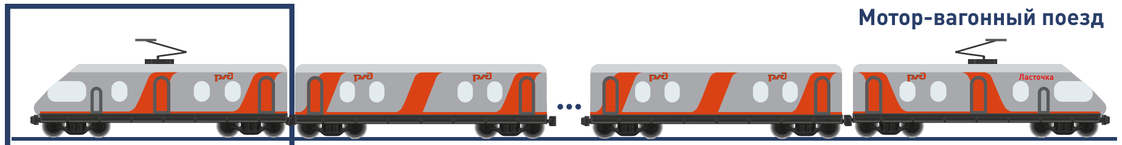
п. 33–38 ТРЕБОВАНИЯ К ТОРМОЗНЫМ СИСТЕМАМ Ж.Д. ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

СОКРАЩЁННОЕ ОПРОБОВАНИЕ АВТОТОРМОЗОВ С ПРОВЕРКОЙ СОСТОЯНИЯ ТОРМОЗНОЙ МАГИСТРАЛИ ПО ДЕЙСТВИЮ ТОРМОЗОВ У ДВУХ ХВОСТОВЫХ ВАГОНОВ, А В МОТОР-ВАГОННЫХ ПОЕЗДАХ ПО ДЕЙСТВИЮ ТОРМОЗА ХВОСТОВОГО ВАГОНА ПРОИЗВОДИТСЯ В СЛЕДУЮЩИХ СЛУЧАЯХ:

- 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 мотор-вагонного поезда и после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется
- после 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)

Грузовой поезд

Мотор-вагонный поезд



- если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности тормозной магистрали более чем на 20% от указанной в справке об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии, установленной Правилами технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава
- после стоянки поезда более 30 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,54 МПа (5,5 кгс/см2), после снижения давления в тормозной магистрали, когда причина не установлена
- после стоянки поезда более 30 минут в местах, где имеются осмотрщики вагонов или работники, на которых эта обязанность возложена владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования)
- при смене кабины управления или после передачи управления машинисту второго локомотива пассажирского или грузопассажирского поезда на перегоне, после остановки в связи с невозможностью дальнейшего управления его движением из головной кабины

ПОСЛЕ ПРОИЗВОДСТВА ОПРОБОВАНИЯ ТОРМОЗОВ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ

ПОЛНОГО | **СОКРАЩЁННОГО**

ПРОИЗВОДИТСЯ ПРОВЕРКА ДЕЙСТВИЯ ТОРМОЗОВ В ПОРЯДКЕ, УСТАНОВЛЕННЫМ

ПРАВИЛАМИ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ТОРМОЗНОГО ОБОРУДОВАНИЯ И УПРАВЛЕНИЯ ТОРМОЗАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г.

п. 33–38 ТРЕБОВАНИЯ К ТОРМОЗНЫМ СИСТЕМАМ Ж.Д. ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ЛОКОМОТИВОВ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, ГДЕ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ ОСМОТРЩИКИ ВАГОНОВ, И НА ПЕРЕГОНАХ К СОКРАЩЁННОМУ ОПРОБОВАНИЮ ТОРМОЗОВ ПРИВЛЕКАЮТСЯ:

ПО УКАЗАНИЮ МАШИНИСТА

НАЧАЛЬНИК (МЕХАНИК-БРИГАДИР) ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА

ПРОВОДНИКИ ПАССАЖИРСКИХ (ГОЛОВНОГО, ХВОСТОВОГО) ВАГОНОВ

ПО РЕЗУЛЬТАТАМ ПОЛНОГО ОПРОБОВАНИЯ ТОРМОЗОВ В ПОЕЗДЕ, А ТАКЖЕ ПОСЛЕ СОКРАЩЁННОГО ОПРОБОВАНИЯ ТОРМОЗОВ, ЕСЛИ ДО НЕГО НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ БЫЛО ПРОИЗВЕДЕНО ПОЛНОЕ ОПРОБОВАНИЕ ТОРМОЗОВ ОТ СТАЦИОНАРНОГО УСТРОЙСТВА ИЛИ ЛОКОМОТИВА

ОСМОТРЩИК ВАГОНОВ ВРУЧАЕТ МАШИНИСТУ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА СПРАВКУ ОБ ОБЕСПЕЧЕНИИ ПОЕЗДА ТОРМОЗАМИ И ИСПРАВНОМ ИХ ДЕЙСТВИИ

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ ДАННЫЕ, ВНОСИМЫЕ В СПРАВКУ

Условное обозначение данных, вносимых в справку	Содержание условного обозначения
К-100, К-75, К-50	В составе поезда соответственно 100%, 75%, 50% вагонов, оборудованных композиционными колодками
ЭПТ	В поезде включены электропневматические тормоза (ЭПТ)
ЭПП	В поезде включены электропневматические тормоза, в составе поезда имеются один-два вагона с включёнными автотормозами без ЭПТ
ДТ	В составе поезда имеются вагоны с включёнными дисковыми тормозами
МРТ	В составе поезда имеются вагоны с включёнными магниторельсовыми тормозами
П	В грузовой поезд включены пассажирские вагоны или локомотивы
В10	Выполнено полное опробование с 10-минутной выдержкой автотормозов в заторможенном состоянии на горном режиме
РИЦ	В составе поезда имеются вагоны с включёнными автотормозами западноевропейского типа со ступенчатым отпуском
ТЦПВ	Указать в мм — выход штока тормозного цилиндра последнего вагона
Встр	Номер вагона встречи осмотрщиков вагонов при полном опробовании тормозов
ДПВ	Указать в кгс/см2 — давление в тормозной магистрали последнего вагона
ВО2ХВ	Время отпуска двух хвостовых вагонов
ТЦПВТР	Выход штока тормозного цилиндра вагона с раздельным потележечным торможением

ФОРМА ВУ-45

Наименование владельца инфраструктуры
Штемпель станции

Время выдачи

СПРАВКА

об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии

Локомотив серия № _____ "__" _____20_____г.
Поезд № _____весом_____тс. Всего осей_____
Требуемое нажатие колодок (накладок) в тс_____
Ручных тормозов в осях_____

Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок (накладок), тс	Другие данные
1,25 3,0 3,5 4,5... 21,0			
ВСЕГО			

Наличие ручных тормозных осей_____
Плотность тормозной сети поезда при II/IV положениях ручки крана машиниста_____
Плотность питательной сети поезда _____
Напряжение в хвосте поезда_____
Хвостовой вагон № _____
Подпись _____Фамилия_____

ОБОРОТ Ф. ВУ-45

Отметка о производстве опробования тормозов в пути следования

Станция или место опробования тормозов	Вид опробования	При изменении состава и веса поезда				Подпись
		Вес поезда	Всего осей	Нажатие колодок (накладок), тс		
				требуемое	фактическое	

ПРИМЕЧАНИЕ
СПРАВКА СОСТАВЛЯЕТСЯ В ДВУХ ЭКЗЕМПЛЯРАХ: ПОДЛИННИК СПРАВКИ ВРУЧАЕТСЯ МАШИНИСТУ, А КОПИЯ ОСТАЁТСЯ В КНИЖКЕ СПРАВОК О ТОРМОЗАХ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

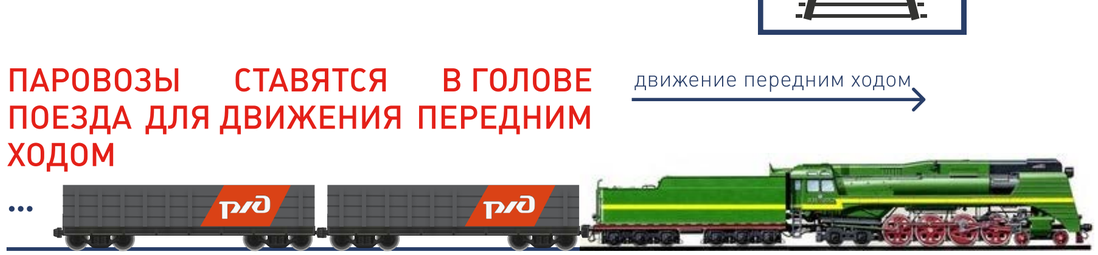
1. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденные Протоколом шестидесятого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 6 мая 2014 г.

п. 40–42 ТРЕБОВАНИЯ К УПРАВЛЕНИЮ ЛОКОМОТИВАМИ, ПАРОВОЗАМИ И СПЕЦИАЛЬНЫМ САМОХОДНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ

ДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛОКОМОТИВЫ СТАВЯТСЯ В ГОЛОВЕ ПОЕЗДА

И УПРАВЛЯЮТСЯ МАШИНИСТОМ ИЗ ПЕРЕДНЕЙ КАБИНЫ, ЕСЛИ КОНСТРУКЦИЕЙ ЛОКОМОТИВА И ВИДОМ ПРОИЗВОДИМЫХ РАБОТ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНЫ АЛЬТЕРНАТИВНЫЕ ВАРИАНТЫ УПРАВЛЕНИЯ

ПАРОВОЗЫ СТАВЯТСЯ В ГОЛОВЕ ПОЕЗДА ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПЕРЕДНИМ ХОДОМ



СЛУЧАИ ДОПУСКАЕМОГО УПРАВЛЕНИЯ ЛОКОМОТИВОМ ИЗ ЗАДНЕЙ ПО ХОДУ ДВИЖЕНИЯ КАБИНЫ:

- при выполнении на железнодорожных станциях маневровой работы с хозяйственными поездами
- при исключении вагона из состава поезда в пути следования вследствие его неисправности, при условии отсутствия маневрового локомотива на железнодорожной станции
- при выполнении локомотивом, задействованным в вывозном движении, со сборными поездами отцепки (прицепки) подвижного состава, если на данной станции отсутствует маневровый локомотив

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по работе подталкивающих локомотивов, утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 3 ноября 2015г. № 2 604р
2. Типовая инструкции о порядке управления локомотивами с двумя и более кабинами управления или работающими по системе многих единиц при маневровых передвижениях на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 7 февраля 2012 г. № 247р
3. Порядок пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. № 1873р
4. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» № 1799р от 01.09.2016

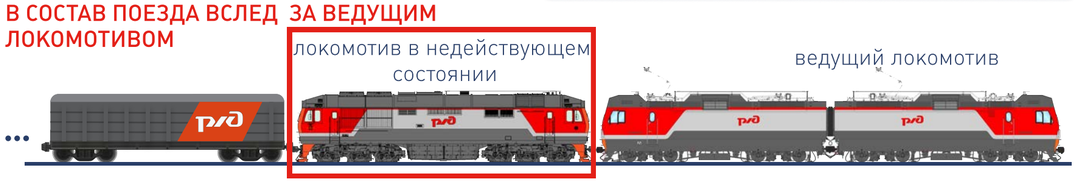
ДВИЖЕНИЕ ЗАДНИМ ХОДОМ ЛОКОМОТИВОВ И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ИМЕЮЩИХ ОДНУ КАБИНУ УПРАВЛЕНИЯ, ДОПУСКАЕТСЯ

- в пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных поездах
- при производстве манёвров
- при следовании вторым локомотивом при двойной тяге
- при отправлении поезда с железнодорожных станций, где нет устройств для разворота локомотивов
- при возвращении с поездом на железнодорожную станцию отправления после подталкивания
- при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом
- при следовании по железнодорожным путям необщего пользования и соединительным железнодорожным путям
- при следовании без вагонов
- при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах железнодорожных станций

ЛОКОМОТИВЫ, ОТПРАВЛЯЕМЫЕ В НЕДЕЙСТВУЮЩЕМ СОСТОЯНИИ, ДОЛЖНЫ

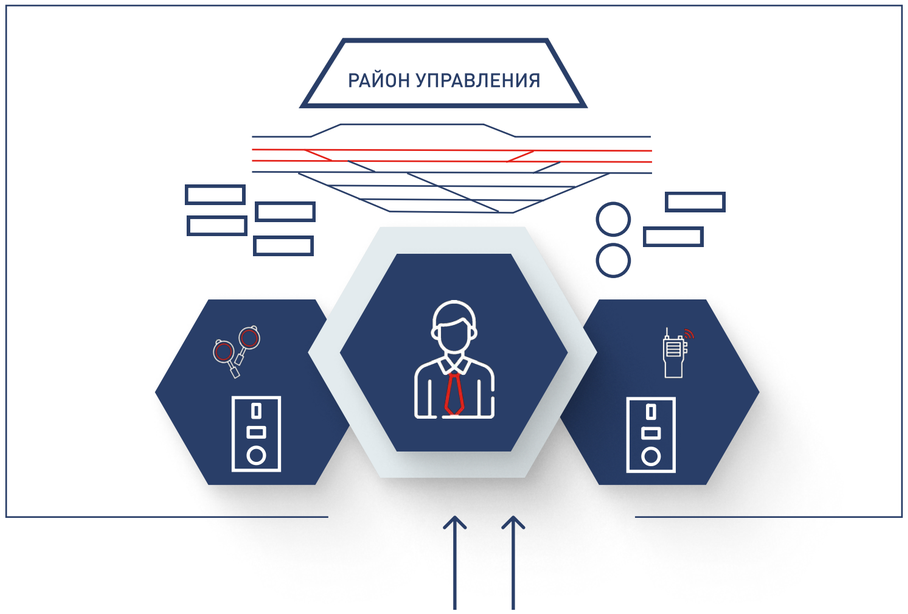
- включаться в поезда по согласованию с владельцем локомотива
- быть подготовлены к постановке в поезда в соответствии с порядком, установленным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования

НЕДЕЙСТВУЮЩИЕ ЛОКОМОТИВЫ ВКЛЮЧАЮТСЯ В СОСТАВ ПОЕЗДА ВСЛЕД ЗА ВЕДУЩИМ ЛОКОМОТИВОМ



п. 43–48 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

ПОМЕЩЕНИЕ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ДОЛЖНО БЫТЬ ИЗОЛИРОВАНО



ВХОД В ПОМЕЩЕНИЕ ДСП РАЗРЕШЁН

- дежурному по железнодорожной станции (ДСП)
- лицам, работающим или выполняющим свои должностные обязанности совместно с ДСП
- начальнику железнодорожной станции (его заместителю)
- работникам, контролирующим действия ДСП и исправность приборов управления

ТРЕБОВАНИЯ К РЕГЛАМЕНТУ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ

- все распоряжения по движению поездов и маневровой работе должны даваться кратко и чётко
- работник, давший распоряжение, должен каждый раз выслушать повторение распоряжения и убедиться в том, что оно понято правильно, далее убедиться в правильности его выполнения

! ДСП УБЕЖДАЕТСЯ В ПРАВИЛЬНОСТИ ВЫПОЛНЕНИЯ

- по индикации на аппаратах управления
- докладу исполнителя по средствам технологической железнодорожной электросвязи или лично

ЖУРНАЛ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

№ поезда____

отметка в случаях приёма или отправления поездов

при запрещающем показании

светофоров

→ **РС** по регистрируемой связи

- номер разрешения
- время передачи разрешения машинисту
- литер светофора
- номер железнодорожного пути отправления, не имеющего выходного светофора

→ **ПС** по пригласительному сигналу

→ **ПР** по письменному разрешению

ЗАПИСЬ ТЕКСТА РАЗРЕШЕНИЯ В ЖУРНАЛЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств — участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики № ДЧ-1885, утверждённая Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества Независимых Государств от 9 октября 2001

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Приказ начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1 200р
2. Инструктивные указания по составлению учетных форм ДУ-2 и ДУ-3 «Журнал движения поездов», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 1 декабря 2009 г. № 2444р

п. 43–48 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ

ПРИЁМА поезда на железнодорожную станцию

ОТПРАВЛЕНИЯ поезда с железнодорожной станции

ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ СИГНАЛЕ

входного светофора

выходного светофора

маршрутного светофора

дежурный по железнодорожной станции,

ПЕРЕД ПРИЁМОМ ИЛИ ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА ДОЛЖЕН НАЖАТЬ КНОПКУ

закрытие переезда

А ПОСЛЕ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА ЧЕРЕЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД — ВОЗВРАТИТЬ ЕЁ В НОРМАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

ПРИЁМ ПОЕЗДА

ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА

ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ

НАЖИМАЕТСЯ КНОПКА

закрытие переезда

ПОСЛЕ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА

ВОЗВРАЩЕНИЕ В НОРМАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ КНОПКИ

закрытие переезда

дежурный по железнодорожной станции

ПРЕЖДЕ ЧЕМ ВОСПОЛЬЗОВАТЬСЯ ПРИГЛАСИТЕЛЬНЫМ СИГНАЛОМ ИЛИ ДАТЬ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРОЕЗД ЗАПРЕЩАЮЩЕГО СИГНАЛА, ОБЯЗАН

- привести аппараты управления в положение, соответствующее запрещающему показанию светофора
- убедиться в свободности пути приёма
- при отправлении поезда — в свободности первого блок-участка (при аб или алсн) или перегона (при паб) и в установленном направлении движения на перегоне
- убедиться в правильности установки и замыкания стрелок в маршруте

ПРИ ПРИЁМЕ ИЛИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ СВЕТОФОРА МАШИНИСТ ПОЕЗДА ПРИ ПОДХОДЕ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПЕРЕЕЗДУ ДОЛЖЕН СЛЕДОВАТЬ:

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

скорость не более **20** км/ч

машинист поезда

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

скорость не более **15** км/ч

С ГОТОВНОСТЬЮ ОСТАНОВИТЬСЯ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств — участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики № ДЧ-1885, утверждённая Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества Независимых Государств от 9 октября 2001

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Приказ начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1 200р
2. Инструктивные указания по составлению учетных форм ДУ-2 и ДУ-3 «Журнал движения поездов», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 1 декабря 2009 г. № 2444р

п. 43–48 ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

после прибытия (возвращения), отправления или проследования поезда обязан немедленно сообщить об этом

- ○ дежурному по железнодорожной станции (ДСП) смежной станции
- ○ диспетчеру поездному (ДНЦ)

НА СТАНЦИЯХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЗИРОВАННЫМИ РАБОЧИМИ МЕСТАМИ УПРАВЛЕНИЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ, ДАННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПРОИЗВОДЯТСЯ ПОДАЧЕЙ СООТВЕТСТВУЮЩИХ УПРАВЛЯЮЩИХ КОМАНД

ОБ ОТПРАВЛЕНИИ (ПРОСЛЕДОВАНИИ) ПОЕЗДА СООБЩАЕТСЯ

«Поезд № ... отправился (проследовал) в... ч... минут»

О ПРИБЫТИИ (ВОЗВРАЩЕНИИ) ПОЕЗДА СООБЩАЕТСЯ

«Поезд № ... прибыл (возвратился) в... ч... минут»

ЕСЛИ ПОЕЗД СЛЕДУЕТ С ПОДТАЛКИВАЮЩИМ ЛОКОМОТИВОМ, УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ОТПРАВЛЕНИИ И ПРИБЫТИИ ТАКОГО ПОЕЗДА ДОПОЛНЯЮТСЯ СЛОВАМИ

«с толкачом»

ПРИ НАЛИЧИИ В ПОЕЗДЕ СООТВЕТСТВУЮЩИХ ВАГОНОВ К НОМЕРУ ПОЕЗДА ПРИ СООБЩЕНИИ ДОБАВЛЯЮТСЯ БУКВЫ

- **ВМ** с опасными грузами класса 1
- **М** обслуживаемых машинистом без помощника машиниста
- **Т** грузовых тяжеловесных
- **Д** длинносоставных
- **ПМ** повышенной массы
- **ПД** повышенной длины
- **СП** соединённых
- **СПК** съёмная подвижная единица на комбинированном ходу (в том числе дрезина съёмного типа)
- **Цифровой индекс** при отправлении поездов с негабаритными грузами к номеру поезда после буквы «Н» и знака «–» добавляется цифровой индекс, характеризующий зоны и степени негабаритности грузов

ДОПУСКАЕТСЯ ПРИСВОЕНИЕ НЕСКОЛЬКИХ ЛИТЕР ОДНОМУ НОМЕРУ ПОЕЗДА

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Инструкция по перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на железных дорогах государств — участников Содружества Независимых Государств, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики № ДЧ-1885, утверждённая Протоколом тридцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств — участников Содружества Независимых Государств от 9 октября 2001

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Приказ начальника региональной дирекции управления движением ОАО «РЖД» в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1 200р
2. Инструктивные указания по составлению учетных форм ДУ-2 и ДУ-3 «Журнал движения поездов», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 1 декабря 2009 г. № 2444р

п. 49 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ДСП ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ НЕИСПРАВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ, СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ, УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ, СВЯЗИ И КОНТАКТНОЙ СЕТИ

ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

обнаружив (лично или по докладам работников железнодорожного транспорта) неисправность железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети, должен

- сделать об этом запись в журнале осмотра железнодорожных путей, стрелочных переводов, устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и контактной сети (далее — журнал осмотра)
- немедленно известить уполномоченного работника соответствующего подразделения владельца инфраструктуры (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 ПО УСТРАНЕНИЮ ТАКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ

→ **ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ДОЛЖЕН ПОСТАВИТЬ В ИЗВЕСТНОСТЬ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО**

РАБОТНИК, УСТРАНИВШИЙ НЕИСПРАВНОСТЬ, ДЕЛАЕТ ОТМЕТКУ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА,

→ **КОТОРАЯ УДОСТОВЕРЯЕТСЯ ЕГО ПОДПИСЬЮ И ПОДПИСЬЮ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ**

машинист поезда — в случае возникновения неисправности поездной радиосвязи машинист поезда → обязан сообщить ДСП/ДНЦ по имеющимся средствам связи → ДСП/ДНЦ

при обслуживании локомотива пассажирского поезда машинистом без помощника машиниста → затребовать вспомогательный локомотив

в остальных случаях → следовать по приказу диспетчера поездного, до ближайшей (первой по ходу) железнодорожной станции, где производится замена (ремонт) устройств поездной радиосвязи без отцепки локомотива, или замена локомотива

информации о срабатывании устройств контроля схода и волочения деталей железнодорожного подвижного состава → ДСП/ДНЦ обязаны → принять 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

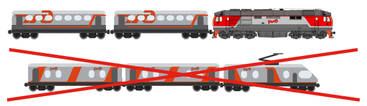
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Методические указания «Регламент оперативных действий работников хозяйства перевозок, связанных с движением поездов и маневровой работой, в аварийных и нестандартных ситуациях», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г. №ЦД-261/р

п. 50,51 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ОСТАНОВКЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ

проводник

В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (за исключением пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения



- осмотреть обслуживаемые ими вагоны
- при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива

помощник машиниста

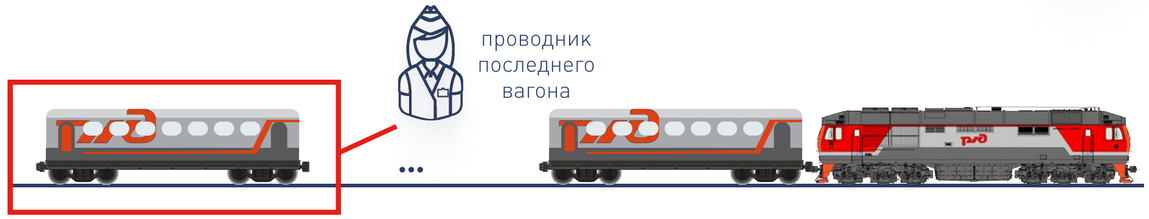
При остановке пассажирского поезда, состоящего из мотор-вагонного подвижного состава, на перегоне

- выяснить причину остановки
- доложить машинисту причину остановки

помощник машиниста

ВО ВСЕХ СЛУЧАЯХ ОСТАНОВКИ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА ПОМОЩНИК МАШИНИСТА (ЛИЦО, УСТАНОВЛЕННОЕ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) ДОЛЖЕН

- осмотреть пассажирский поезд
- выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона
- проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне



НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ПРИ ОСТАНОВКЕ НА ПЕРЕГОНЕ ОБЯЗАН

- проверить видимость поездных сигналов
- внимательно наблюдать за перегоном
- в случае появления вслед идущего поезда принять меры к его остановке

ДВИЖЕНИЕ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ПОСЛЕ СНЯТИЯ СИГНАЛОВ ОСТАНОВКИ ВСЕМИ ПРОВОДНИКАМИ ВАГОНОВ, А ОСТАЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ — ПО ДОКЛАДУ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА

ПРИ ОБСЛУЖИВАНИИ ЛОКОМОТИВОВ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА ПЕРЕД ПРИВЕДЕНИЕМ ПОЕЗДА В ДВИЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИЛИ ПЕРЕГОНЕ МАШИНИСТ ДОЛЖЕН ПОЛУЧИТЬ ОТ НАЧАЛЬНИКА (МЕХАНИКА-БРИГАДИРА) ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА СООБЩЕНИЕ О ГОТОВНОСТИ ПОЕЗДА К ОТПРАВЛЕНИЮ

п. 52,53 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ РАЗЛИЧНЫХ СИСТЕМАХ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ, ОСНОВНЫМИ СИСТЕМАМИ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ЯВЛЯЮТСЯ:

- АВТОМАТИЧЕСКАЯ БЛОКИРОВКА
- АВТОМАТИЧЕСКАЯ ЛОКОМОТИВНАЯ СИГНАЛИЗАЦИЯ, ПРИМЕНЯЕМАЯ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ
- ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКАЯ БЛОКИРОВКА С АВТОМАТИЧЕСКИМ КОНТРОЛЕМ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДА В ПОЛНОМ СОСТАВЕ

НА МАЛОИНТЕНСИВНЫХ ЛИНИЯХ (УЧАСТКАХ) ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ В КАЧЕСТВЕ СРЕДСТВ СВЯЗИ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ ДОПУСКАЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВУЮ СИСТЕМУ И ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ МЕЖСТАНЦИОННОГО ПЕРЕГОНА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ТОЛЬКО ПО ОДНОЙ СИСТЕМЕ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

НА ОТДЕЛЬНЫХ ЛИНИЯХ (УЧАСТКАХ) ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ДОПУСКАЕТСЯ:

- ПОСРЕДСТВОМ ОДНОГО ЖЕЗЛА
- ПО ПРИКАЗАМ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, ПЕРЕДАВАЕМЫМ МАШИНИСТУ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ
- ПОСРЕДСТВОМ ОДНОГО ЛОКОМОТИВА

ПРИ СОВПАДЕНИИ ГРАНИЦЫ ДВУХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, А ТАКЖЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, НЕ ИМЕЮЩИХ РАЗДЕЛЬНЫХ ПУНКТОВ, ДОПУСКАЕТСЯ ПРИМЕНЯТЬ МАНЕВРОВЫЙ ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ

ПЕРЕЧЕНЬ УЧАСТКОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ С УКАЗАНИЕМ ПОРЯДКА ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ В СЛУЧАЯХ, ПЕРЕЧИСЛЕННЫХ В НАСТОЯЩЕМ ПУНКТЕ, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

На однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой для двустороннего движения

- осуществляется в обоих направлениях

На двухпутных перегонах

С ОДНОСТОРОННЕЙ И С ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ ПО КАЖДОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДВИЖЕНИЕ

- чётных поездов осуществляется по одному главному железнодорожному пути
- нечётных — по другому главному железнодорожному пути, каждый из которых является правильным для поездов данного направления

ОБОРУДОВАННЫХ В ОДНОМ ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, В ПРОТИВОПОЛОЖНОМ (ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ) – ПУТЕВЫМИ УСТРОЙСТВАМИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ, ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВУСТОРОННЕГО ДВИЖЕНИЯ

- движение поездов по неправильному железнодорожному пути осуществляется по сигналам локомотивных светофоров

С ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, ЕСЛИ КАЖДЫЙ ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕ СПЕЦИАЛИЗИРОВАН ДЛЯ ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ ПРЕИМУЩЕСТВЕННО ОДНОГО НАПРАВЛЕНИЯ

- двустороннее движение по каждому железнодорожному пути осуществляется в соответствии с движением поездов на однопутных перегонах, оборудованных автоматической блокировкой в обоих направлениях

На многопутных перегонах

ПО КАЖДОМУ ГЛАВНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ И ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ ТРЕХНИТОЧНОГО ИЛИ ЧЕТЫРЕХНИТОЧНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ (ПРИ СПЛЕТЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ) УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ИНСТРУКЦИИ

п. 54 ДОПУСТИМЫЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

УСТАНАВЛИВАЮТСЯ

Локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования

СКОРОСТЬ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДАМИ СВЕТОФОРА С ОДНИМ ЖЁЛТЫМ (НЕМИГАЮЩИМ) ОГНЁМ

не должна превышать

60 км/ч

ПОЕЗДАМ, ОБОРУДОВАННЫМ УСТРОЙСТВАМИ БЕЗОПАСНОСТИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ КОНТРОЛЬ ДОПУСТИМОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ, РАЗРЕШАЕТСЯ ПРОСЛЕДОВАНИЕ СВЕТОФОРА С ОДНИМ ЖЁЛТЫМ (НЕМИГАЮЩИМ) ОГНЁМ СО СКОРОСТЬЮ, ОПРЕДЕЛЯЕМОЙ УСТРОЙСТВОМ БЕЗОПАСНОСТИ

но не более

80 км/ч

ДЛЯ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ, ОБРАЩАЮЩИХСЯ СО СКОРОСТЬЮ БОЛЕЕ 140 КМ/Ч, СКОРОСТЬ ПРОСЛЕДОВАНИЯ СВЕТОФОРА С ОДНИМ ЖЁЛТЫМ (НЕМИГАЮЩИМ) ОГНЁМ ДОЛЖНА УСТАНАВЛИВАТЬСЯ

не более

120 км/ч

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА ВАГОНАМИ ВПЕРЁД

не должна превышать

25 км/ч

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ ПРИ НАЛИЧИИ: УСТРОЙСТВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ МЕЖДУ МАШИНИСТОМ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА И МАШИНИСТОМ ПЕРВОЙ ПО ХОДУ ДВИЖЕНИЯ ЕДИНИЦЫ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ

не должна превышать

40 км/ч

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИ ПРИЁМЕ НА ЧАСТИЧНО ЗАНЯТЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИЕ УЧАСТКИ ПРОИЗВОДСТВА

не должна превышать

15 км/ч

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДА ПРИ ПРИЁМЕ НА СВОБОДНЫЙ УЧАСТОК ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, ЗАНЯТОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ

не должна превышать

20 км/ч

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПО МЕСТУ, ТРЕБУЮЩЕМУ УМЕНЬШЕНИЯ СКОРОСТИ

ДОЛЖНА СООТВЕТСТВОВАТЬ

Локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования

Предупреждение на въезд

ПРИ ОТСУТСТВИИ ЭТИХ УКАЗАНИЙ

~~**Локальный нормативный акт**~~

~~**Предупреждение на въезд**~~

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

не более **25** км/ч

не более **15** км/ч

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о нормах допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утверждённое распоряжением ОАО «РЖД» от 8 ноября 2016 г. № 2 240 р
2. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ ЦШ-530–11, утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2 055 р
3. Положение об организации работы бригад снегоуборочной и снегоочистительной техники на инфраструктуре ОАО «РЖД», утверждённое распоряжением ОАО «РЖД» от 21 февраля 2020 г. № 386/р

п. 55.56.57 ПРОПУСК ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ

владелец инфраструктуры

ОТПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДОПУСКАЕТСЯ В КАЖДОМ ОТДЕЛЬНОМ СЛУЧАЕ ПО ПРИКАЗУ УПОЛНОМОЧЕННОГО РАБОТНИКА ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

БЕЗОСТАНОВОЧНЫЙ ПРОПУСК ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ НА ПЕРЕГОНЕ

СО СКОРОСТЬЮ БОЛЕЕ **140** км/ч

ПРОИЗВОДИТСЯ В ПОРЯДКЕ, УСТАНОВЛЕННОМ

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ И ПО СМЕЖНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ МНОГОПУТНЫХ ПЕРЕГОНОВ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВСТРЕЧНОЕ ДВИЖЕНИЕ СКОРОСТНЫХ И ВЫСОКОСКОРОСТНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПОЕЗДОВ С ГРУЗОВЫМИ, В СОСТАВЕ КОТОРЫХ ИМЕЮТСЯ

- вагоны с грузами всех степеней боковой негабаритности
- открытый железнодорожный подвижной состав, гружённый сыпучими грузами
- железнодорожный подвижной состав, гружённый окатышами

ПЕРЕЧЕНЬ

- **перегонов с наличием железнодорожных переездов**
- **перегонов, где имеются улавливающие тупики**

оборудованных автоматическими устройствами только для поездов, следующих по правильному железнодорожному пути

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ НА ТАКИХ ПЕРЕГОНАХ ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

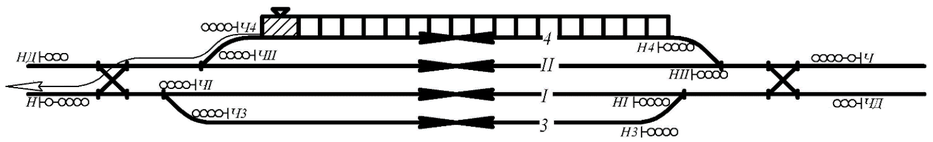
с указанием необходимых мер по обеспечению безопасности движения

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

+ заблаговременное извещение о каждом отправленном поезде

дежурного по железнодорожным переездам

Схема отправления поезда по неправильному пути



МАШИНИСТЫ ПОЕЗДОВ, ОТПРАВЛЯЕМЫХ В ПОРЯДКЕ РЕГУЛИРОВКИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ, А ТАКЖЕ В СЛУЧАЯХ ВОЗВРАЩЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ, ДОЛЖНЫ ПРОСЛЕДОВАТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПЕРЕЕЗД, ОБОРУДОВАННЫЙ ОДНОСТОРОННИМИ АВТОМАТИЧЕСКИМИ УСТРОЙСТВАМИ

ОБСЛУЖИВАЕМЫЙ ДЕЖУРНЫМ РАБОТНИКОМ	НЕ ОБСЛУЖИВАЕМЫЙ ДЕЖУРНЫМ РАБОТНИКОМ	НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ
со скоростью не более **40** км/ч	со скоростью не более **25** км/ч	со скоростью не более **15** км/ч

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Методические указания «Регламент оперативных действий работников хозяйства перевозок, связанных с движением поездов и маневровой работой, в аварийных и нестандартных ситуациях», утверждённые распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г. № ЦД-261/р

п. 59,60 ПОРЯДОК ВСТУПЛЕНИЕ НА ДЕЖУРСТВО ДСП

ОБЯЗАННОСТИ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ДЕЖУРНЫХ ПУТЕВОГО ПОСТА

№	ПЕРЕД ВСТУПЛЕНИЕМ НА ДЕЖУРСТВО	ПОСЛЕ ВСТУПЛЕНИЯ НА ДЕЖУРСТВО
1	ознакомиться с планом предстоящей поездной и маневровой работы, имеющимися указаниями и распоряжениями, касающимися приёма и отправления поездов и производства манёвров, наличием и расположением железнодорожного подвижного состава на приемоотправочных железнодорожных путях, положением (свободностью или занятостью) прилегающих к железнодорожной станции перегонов (блок-участков)	при наличии отклонений от нормальной работы систем управления движением поездов принять меры для обеспечения их нормальной работы и безопасности движения, а при необходимости сообщить об этом начальнику железнодорожной станции и диспетчеру поездному на железнодорожных путях общего пользования или уполномоченному работнику владельца железнодорожного пути необщего пользования
2	убедиться в исправности аппаратов управления устройствами железнодорожной автоматики и телемеханики, связи и наличии на них пломб в соответствии с описью, а также в исправности обслуживаемых им лично стрелочных переводов	проверить явку на работу составителей поездов, дежурных станционных постов централизации, операторов постов централизации, дежурных стрелочных постов, сигналистов и работников, определённых владельцем инфраструктуры (владельцем железнодорожных путей необщего пользования)
3	проверить наличие на рабочем месте инструмента, сигнальных принадлежностей и инвентаря согласно описи, а также их исправность	проверить через них состояние обслуживаемых ими рабочих мест, правильность закрепления железнодорожного подвижного состава в соответствии с техническо-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования)
4	ознакомиться с записями в журнале диспетчерских распоряжений, журнале движения поездов, книге предупреждений, журнале осмотра, журнале поездных телефонограмм, а также в книгах и журналах, предусмотренных техническо-распорядительным актом железнодорожной станции (инструкцией о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования)	

ЖУРНАЛ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

«...»... 20. г.... ч... минут Дежурство принял ДСП (ДСП поста)... (подпись)

«...»... 20. г.... ч... минут Дежурство сдал ДСП (ДСП поста)... (подпись)

ПЕРЕД ТЕКСТОМ О ПРИЁМЕ И СДАЧЕ ДЕЖУРСТВА УКАЗЫВАЮТСЯ

- показания счётчиков искусственного срабатывания устройств:
  - контроля прибытия
  - пригласительных сигналов
  - искусственной разделки маршрута
  - вспомогательного перевода стрелок (при их наличии)
- наличие инвентаря строгого учёта на посту дежурного по железнодорожной станции, дежурного путевого поста

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, ГДЕ ЖУРНАЛ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ВЕДЁТСЯ В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ, ПОРЯДОК ОФОРМЛЕНИЯ ЗАПИСИ О ВСТУПЛЕНИИ НА ДЕЖУРСТВО УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ).

п. 62.63.65–68 УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДА, В ТОМ ЧИСЛЕ ВАГОНАМИ ВПЕРЁД

ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДА УПРАВЛЯЕТ — машинист ведущего локомотива → **КОТОРОМУ ОБЯЗАНЫ ПОДЧИНЯТЬСЯ ПО ВСЕМ УКАЗАНИЯМ И СИГНАЛАМ И ПОВТОРЯТЬ ИХ** — машинисты локомотивов в составе поезда, в т.ч. подталкивающего

СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДОВ ВАГОНАМИ ВПЕРЁД ДОПУСКАЕТСЯ ПРИ ДВИЖЕНИИ

- НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ И ПО ЭТИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ И ОБРАТНО
- ХОЗЯЙСТВЕННЫХ, ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ
- ПОЕЗДОВ, ОБОРУДОВАННЫХ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КАБИНОЙ УПРАВЛЕНИЯ В ХВОСТЕ СОСТАВА
- ПОЕЗДОВ, ОБОРУДОВАННЫХ НА ХВОСТОВОМ ВАГОНЕ СИСТЕМОЙ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ДИСТАНЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ИЗ КАБИНЫ УПРАВЛЕНИЯ СВОБОДНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, ПОДАВАЕМЫХ СИГНАЛОВ И ПОЛОЖЕНИЯ СТРЕЛОК ПО МАРШРУТУ СЛЕДОВАНИЯ

движение вагонами вперёд

РАБОТНИК, В ОБЯЗАННОСТИ КОТОРОГО ВХОДИТ

- наблюдение за свободностью железнодорожного пути
- принятие мер к остановке поезда при угрозе безопасности движения или жизни людей

ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ ВАГОНАМИ ВПЕРЁД ПРИ ПРИМЕНЕНИИ НА ХВОСТОВОМ ВАГОНЕ СИСТЕМЫ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ДИСТАНЦИОННЫЙ КОНТРОЛЬ ИЗ КАБИНЫ УПРАВЛЕНИЯ СВОБОДНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, ПОДАВАЕМЫХ СИГНАЛОВ И ПОЛОЖЕНИЯ СТРЕЛОК ПО МАРШРУТУ СЛЕДОВАНИЯ, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ).

машинист

ПОСЛЕ ПРИЦЕПКИ ЛОКОМОТИВА К СОСТАВУ ПОЕЗДА 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 и исправном их действии, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам
- знакомиться по натурному листу с составом грузового и грузопассажирского 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
- установить присвоенный номер поезда и номер локомотива на пульте управления радиостанцией если локомотив оснащён радиостанцией с индивидуальным вызовом

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция о порядке организации работы подталкивающих локомотивов, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 3 ноября 2015 г № 2640р.

п. 62.63.65–68 УПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДА, В ТОМ ЧИСЛЕ ВАГОНАМИ ВПЕРЁД

машинист + помощник машиниста

ОБЯЗАННОСТИ ПРИ ВЕДЕНИИ ПОЕЗДА, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

машинист

1. следить за свободностью железнодорожного пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами (кроме проходных светофоров с зелёным огнём на участках с автоблокировкой), сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с железнодорожного пути и поезда
2. следить за состоянием и целостностью поезда, а на электрифицированных участках за состоянием контактной сети
3. наблюдать за показаниями приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива, мотор-вагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава
4. при входе на железнодорожную станцию и проследовании по станционным железнодорожным путям подавать установленные сигналы, следить по стрелочным указателям за правильностью маршрута, за свободностью железнодорожного пути и сигналами, подаваемыми работниками железнодорожных станций, а также за движением поездов и маневровыми передвижениями на соседних железнодорожных путях (путях, имеющих общее междупутье), немедленно принимая меры к остановке при угрозе безопасности движения

машинист

1. при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда
2. иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в тормозной магистрали ниже установленных норм
3. проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку, со скоростью не менее 20 км/ч
4. при запрещающих показаниях светофоров, наличии сигналов остановки и сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала в соответствии с приложением № 1 к Правилам

МАШИНИСТ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НЕ ВПРАВЕ

- превышать скорости, установленные Инструкцией, локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, перевозчика, владельца железнодорожных путей необщего пользования, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов
- отвлекаться от управления локомотивом, мотор-вагонным подвижным составом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием железнодорожного пути
- отправляться на перегон при отказе на локомотиве, мотор-вагонном подвижном составе, специальном самоходном подвижном составе тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда, и невозможности устранения причины отказа
- отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция о порядке организации работы подталкивающих локомотивов, утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 3 ноября 2015 г № 2640р

п. 64 ПРИЁМКА ЛОКОМОТИВА, МОТОР-ВАГОННОГО И СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ПРИ ПРИЁМКЕ ЛОКОМОТИВА, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ПРИ УПРАВЛЕНИИ ИМ ОБЯЗАН

машинист

- иметь при себе свидетельство на право управления соответствующим типом железнодорожного подвижного состава, а также служебный формуляр
- иметь подтверждение о прохождении медицинского осмотра и прохождении предрейсовых (предсменных) видов медицинских осмотров
- обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения
- выполнять требования Правил

МАШИНИСТ ПРИ ПРИЁМКЕ ЛОКОМОТИВА, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ПРИ УПРАВЛЕНИИ ИМ ДОЛЖЕН ЗНАТЬ:

1. конструкцию локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, на котором должна осуществляться его работа в соответствии с квалификационными требованиями
2. профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение
3. места расположения железнодорожных переездов на обслуживаемом участке
4. при следовании с поездами иметь при себе расписание движения поездов на обслуживаемом им участке

МАШИНИСТ ПРИ ПРИЁМКЕ ЛОКОМОТИВА, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ПРИ УПРАВЛЕНИИ ИМ ДОЛЖЕН УБЕДИТЬСЯ:

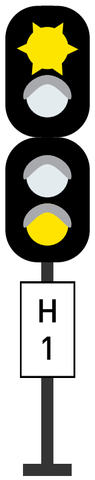
1. убедиться в исправности локомотива, мотор-вагонного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц, комплектность и работоспособность устройств технологической железнодорожной электросвязи, радиоэлектронных средств передачи данных, приборов для подачи звукового сигнала
2. по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности
3. в наличии сигнальных принадлежностей, противопожарных средств

ПРИЛОЖЕНИЕ №1
К ИДП

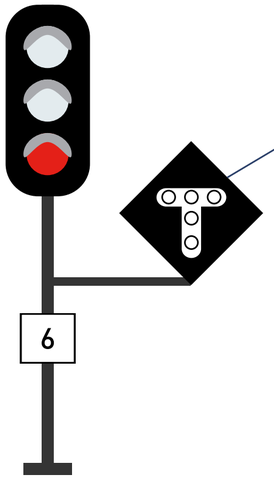
ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ

п. 1,2,4 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ



ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ РАЗРЕШЕНИЕМ НА ЗАНЯТИЕ ПОЗДОМ БЛОК-УЧАСТКА СЛУЖИТ РАЗРЕШАЮЩЕЕ ПОКАЗАНИЕ ВЫХОДНОГО ИЛИ ПРОХОДНОГО СВЕТОФОРА



ЗНАКОМ В ВИДЕ БУКВЫ «Т» РАЗРЕШАЕТ ГРУЗОВОМУ ПОЕЗДУ ПРОСЛЕДОВАНИЕ СВЕТОФОРА С КРАСНЫМ ОГНЁМ ИЛИ ЗНАКА «ГРАНИЦА БЛОК-УЧАСТКА» ПРИ ПОКАЗАНИИ ЛОКОМОТИВНОГО СВЕТОФОРА «ЖЁЛТЫЙ ОГОНЬ С КРАСНЫМ»

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

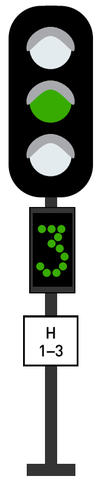
со скоростью не более **20** км/ч

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ

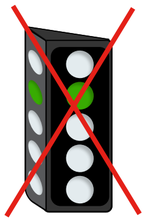
со скоростью не более **15** км/ч

ГРАНИЦЫ БЛОК-УЧАСТКОВ

1. ФИКСИРОВАННЫЕ
2. ДИСКРЕТНО ИЗМЕНЯЕМЫЕ



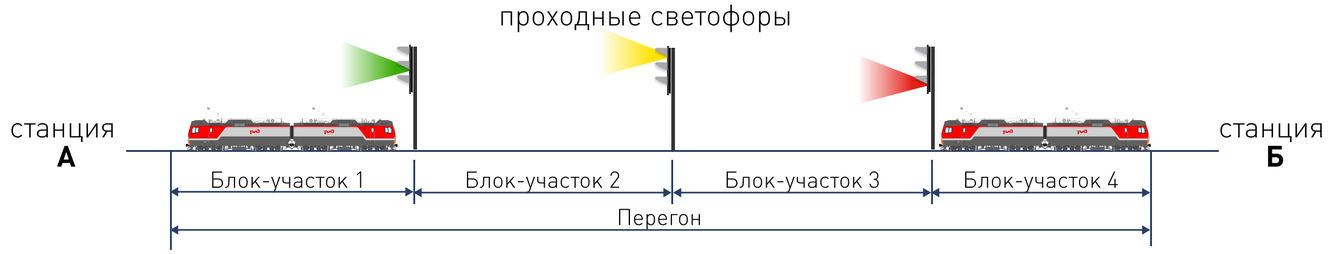
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, ПРИ НЕСООТВЕТСТВИИ ПОКАЗАНИЙ ПУТЕВОГО И ЛОКОМОТИВНОГО СВЕТОФОРОВ МАШИНИСТ ПОЕЗДА ДОЛЖЕН РУКОВОДСТВОВАТЬСЯ ТОЛЬКО ПОКАЗАНИЯМИ ПУТЕВЫХ СВЕТОФОРОВ



НА ЛОКОМОТИВНОМ СВЕТОФОРЕ БЕЛЫЙ ОГОНЬ УКАЗЫВАЕТ, ЧТО ЛОКОМОТИВНЫЕ УСТРОЙСТВА ВКЛЮЧЕНЫ, НО ПОКАЗАНИЯ ПУТЕВЫХ СВЕТОФОРОВ НА ЛОКОМОТИВНЫЙ СВЕТОФОР НЕ ПЕРЕДАЮТСЯ, И МАШИНИСТ РУКОВОДСТВУЕТСЯ ТОЛЬКО ПОКАЗАНИЯМИ ПУТЕВЫХ СВЕТОФОРОВ

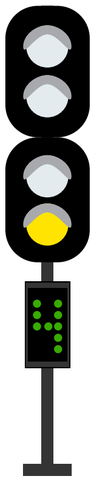
Жёлтый огонь с красным — разрешается движение с готовностью остановиться, следующий блок-участок занят

Красный огонь загорается при вступлении поезда на занятый блок-участок

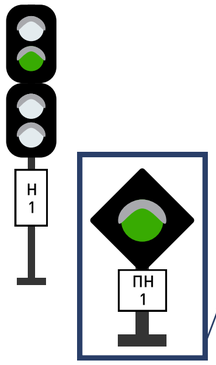


ИДП Прил.1
Лист П2.33

п. 6,7,9 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ



ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НАЛИЧИИ ГРУППОВЫХ ВЫХОДНЫХ (МАРШРУТНЫХ) СВЕТОФОРОВ, ЕСЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ОТПРАВЛЕНИЯ НЕ ОБОРУДОВАНЫ ПОВТОРИТЕЛЬНЫМИ СВЕТОФОРАМИ, ПРОИЗВОДИТСЯ ПО РАЗРЕШАЮЩЕМУ ПОКАЗАНИЮ ГРУППОВОГО ВЫХОДНОГО (МАРШРУТНОГО) СВЕТОФОРА И МАРШРУТНОМУ УКАЗАТЕЛЮ, ПОКАЗЫВАЮЩЕМУ ЦИФРОЙ ЗЕЛЕНОГО ЦВЕТА НОМЕР ТОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, С КОТОРОГО РАЗРЕШАЕТСЯ ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА



ЕСЛИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ ОТПРАВЛЕНИЯ УСТАНОВЛЕН ПОВТОРИТЕЛЬНЫЙ СВЕТОФОР ГРУППОВОГО СВЕТОФОРА, ТО ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА С ЭТОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ДО ГРУППОВОГО СВЕТОФОРА ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ПОКАЗАНИЮ ПОВТОРИТЕЛЬНОГО СВЕТОФОРА

ЕСЛИ ВЕДУЩИЙ ЛОКОМОТИВ ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ (МАРШРУТНЫМ) СВЕТОФОРОМ С РАЗРЕШАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ, ТО ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ

- ПО ПРИКАЗУ, ПЕРЕДАННОМУ ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ, В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ № 20 К ИНСТРУКЦИИ, ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ
- ПО РАЗРЕШЕНИЮ ПЕРЕДАННОМУ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА НА БЛАНКЕ ЗЕЛЕНОГО ЦВЕТА С ЗАПОЛНЕНИЕМ ПУНКТА II БЛАНКА ДУ-54

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ПО ОТКРЫТОМУ ВЫХОДНОМУ (МАРШРУТНОМУ) ГРУППОВОМУ СВЕТОФОРУ ДОПУСКАЕТСЯ ОСУЩЕСТВЛЯТЬ В ТОМ ЧИСЛЕ ПО РАЗРЕШЕНИЮ НА БЛАНКЕ ДУ-54

ДУ-54

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____

Железнодорожная станция (штемпель)

«___» _____ 20___ г.

Разрешение выдано на поезд № _____ с заполнением пункта _____

Дежурный по железнодорожной станции _____

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

Железнодорожная станция (штемпель)

«___» _____ 20___ г.

I

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации). Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.

Дежурный по железнодорожной станции _____

(ненужное зачеркнуть)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № 18

Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 335507

«11» ИЮНЯ 20 22 г.

Разрешение выдано на поезд № 3817 с заполнением пункта 1

Дежурный по железнодорожной станции Семенов

РАЗРЕШЕНИЕ № 18

Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 335507

«11» ИЮНЯ 20 22 г.

I

Разрешаю поезду № 3817 отправиться с 5 пути по 1 пути при запрещающем показании ~~выходного (маршрутного)~~ указателя II со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного ~~(выходного)~~ светофора и далее по сигналам автоблокировки ~~(до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации)~~. Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного ~~(маршрутного)~~ указателя II светофора железнодорожной станции.

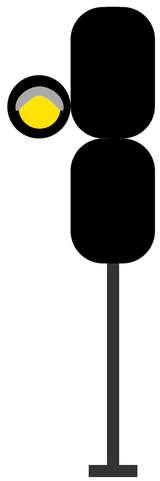
II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.

Дежурный по железнодорожной станции Семенов

(ненужное зачеркнуть)

В СЛУЧАЯХ, КОГДА ВЕДУЩИЙ ЛОКОМОТИВ НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРОМ, ОБОРУДОВАННЫМ С ОБРАТНОЙ СТОРОНЫ ПОВТОРИТЕЛЬНОЙ ГОЛОВКОЙ, ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ПРОИЗВОДИТСЯ ПО РАЗРЕШАЮЩЕМУ ПОКАЗАНИЮ НА ПОВТОРИТЕЛЬНОЙ ГОЛОВКЕ



п. 6,7,9 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ПОДТАЛКИВАЮЩИЙ ЛОКОМОТИВ

ВЫХОДНОЙ СИГНАЛ

Отправление поезда по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору допускается осуществлять в том числе по разрешению на бланке ДУ-54

КЛЮЧ-ЖЕЗЛ

Отправление и следование поезда с подталкивающим локомотивом, когда последний с перегона возвращается обратно, производятся по сигналам автоматической блокировки, а для возвращения с перегона машинисту подталкивающего локомотива на железнодорожной станции отправления выдаётся ключ-жезл

ХОЗЯЙСТВЕННЫЙ ПОЕЗД

ВЫХОДНОЙ СИГНАЛ

Отправление хозяйственного поезда для работы на перегоне с возвращением на железнодорожную станцию отправления (когда перегон не закрывается) производится по сигналам автоматической блокировки (по открытому выходному светофору)

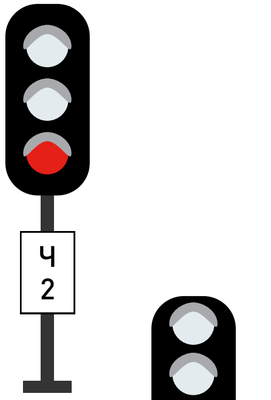
КЛЮЧ-ЖЕЗЛ

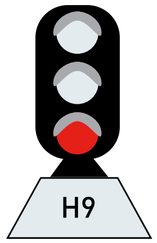
Обратно хозяйственный поезд следует по ключу-жезлу, который перед отправлением с железнодорожной станции вручается лицу, ответственному за выполнение работ, для передачи машинисту поезда перед возвращением этого поезда с перегона

КЛЮЧ-ЖЕЗЛ

Отправление хозяйственных поездов, состоящих из двух и более единиц специального самоходного подвижного состава, допускается с ключом-жезлом только при исключении их разъединения на перегоне.

п. 15.16.17.29.33,34 ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ





ЕСЛИ ПРИ ПРАВИЛЬНО УСТАНОВЛЕННОМ МАРШРУТЕ И СВОБОДНОМ (ПО ПОКАЗАНИЯМ ИНДИКАЦИИ НА АППАРАТАХ УПРАВЛЕНИЯ) ПЕРВОМ БЛОК-УЧАСТКЕ ВЫХОДНОЙ СВЕТОФОР НЕ ОТКРЫВАЕТСЯ, ДОПУСКАЕТСЯ ОТПРАВЛЯТЬ ПОЕЗД НА ДВУХПУТНЫЙ ПЕРЕГОН ПО ПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ:

ПО ПРИГЛАСИТЕЛЬНОМУ СИГНАЛУ НА ВЫХОДНОМ СВЕТОФОРЕ

ПО ПРИКАЗУ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТУ ОТПРАВЛЯЮЩЕГОСЯ ПОЕЗДА ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

ПО РАЗРЕШЕНИЮ НА БЛАНКЕ ДУ-54 С ЗАПОЛНЕНИЕМ ПУНКТА I

ДСП

«Приказ № ... время... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с... пути по... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП... (фамилия ДСП)»

«Приказ № ... время... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с... пути по... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП... (фамилия ДСП)»

машинист отправляющегося поезда

НА ОДНОПУТНЫЙ ПЕРЕГОН ИЛИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДВУХПУТНОГО (МНОГОПУТНОГО) ПЕРЕГОНА, ОБОРУДОВАННОГО ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА ПОЕЗД ДОПУСКАЕТСЯ ОТПРАВЛЯТЬ:

ПО РАЗРЕШЕНИЮ НА БЛАНКЕ ДУ-54 С ЗАПОЛНЕНИЕМ ПУНКТА I

ПО ПРИКАЗУ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТУ ОТПРАВЛЯЮЩЕГОСЯ ПОЕЗДА ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ

ДСП

«Приказ № ... время... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с... пути по... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП... (фамилия ДСП)»

«Приказ № ... время... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с... пути по... главному пути при запрещающем показании маршрутного светофора (... литер) и следовать до выходного (маршрутного) светофора... литер, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП... (фамилия ДСП)»

машинист отправляющегося поезда

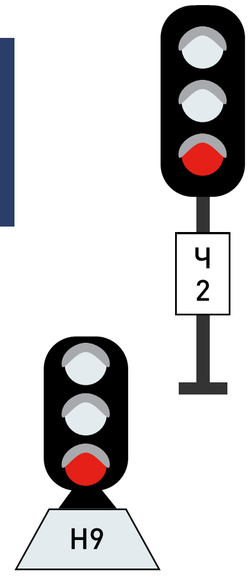
ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА НА ОДНОПУТНЫЙ ПЕРЕГОН И ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДВУХПУТНОГО ПЕРЕГОНА ПО ПРИГЛАСИТЕЛЬНОМУ СИГНАЛУ ЗАПРЕЩАЕТСЯ

п. 15.16.17.29.33,34 ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

ДСП

ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА НА ОДНОПУТНЫЙ ПЕРЕГОН ИЛИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДВУХПУТНОГО ПЕРЕГОНА, ОБОРУДОВАННОГО ДВУХСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОБЯЗАН:

- установить блок-систему в направлении отправляющегося поезда
- изъять из аппарата ключ-жезл соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона). Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после фактического занятия перегона отправляющимся поездом (после вступления его на первый блок-участок удаления)
- получить приказ диспетчера поездного, подтверждающий свободность перегона (железнодорожного пути) от встречных поездов



поездной диспетчер

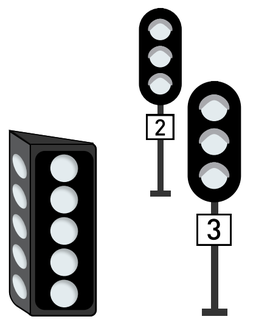
«Приказ № ... время... (час, минут). Разрешаю поезду № ... отправиться с... пути по... главному пути при запрещающем показании выходного светофора (... литер) и следовать до первого проходного светофора, а далее руководствоваться сигналами автоблокировки. ДСП... (фамилия ДСП)»

машинист отправляющегося поезда

ДЕЙСТВИЕ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ ПРЕКРАЩАЕТСЯ ПРИ СЛЕДУЮЩИХ НЕИСПРАВНОСТЯХ:

- наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке
- невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключом-жезлом
- невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоматической блокировкой, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения. Пользование автоматической блокировкой в установленном направлении при этом допускается

В СЛУЧАЯХ ПОЯВЛЕНИЯ ЗАПРЕЩАЮЩЕГО ПОКАЗАНИЯ (ПОГАСШИХ ОГНЕЙ) НА ДВУХ И БОЛЕЕ РАСПОЛОЖЕННЫХ ПОДРЯД ПРОХОДНЫХ СВЕТОФОРАХ НА ПЕРЕГОНЕ ПРИ ФАКТИЧЕСКИ СВОБОДНЫХ БЛОК-УЧАСТКАХ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ВПРАВЕ ПРЕКРАТИТЬ ДЕЙСТВИЕ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ И УСТАНОВИТЬ ДВИЖЕНИЕ НА ПЕРЕГОНЕ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ



ПОГАСШИЕ СИГНАЛЬНЫЕ ОГНИ НА ДВУХ И БОЛЕЕ РАСПОЛОЖЕННЫХ ПОДРЯД СВЕТОФОРАХ НА ПЕРЕГОНЕ, НАЛИЧИЕ БЕЛОГО ОГНЯ НА ЛОКОМОТИВНОМ СВЕТОФОРЕ НЕ ЯВЛЯЕТСЯ НЕИСПРАВНОСТЬЮ АВТОБЛОКИРОВКИ

п. 15.16.17.29.33,34 ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

ДСП

ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ПОЛУЧИВ СООБЩЕНИЕ О НЕИСПРАВНОСТИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ НА ПЕРЕГОНЕ ИЛИ ОБНАРУЖИВ ЕЁ НЕИСПРАВНОСТЬ ПО ИНДИКАЦИИ НА АППАРАТАХ УПРАВЛЕНИЯ, ОБЯЗАН:

- прекратить отправление поездов на данный перегон (по данному железнодорожному пути), закрыть выходные светофоры
- сообщить по устройствам технологической железнодорожной электросвязи машинистам поездов, находящихся на перегоне, и предупредить их о неисправностях
- сообщить о неисправности автоматической блокировки диспетчеру поездному
- сделать соответствующую запись в журнале осмотра и сообщить уполномоченному работнику владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)

НА УЧАСТКАХ С ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ УКАЗАННЫЕ ДЕЙСТВИЯ ВЫПОЛНЯЕТ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ

1 НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

ПРЕКРАЩЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ ВСЛЕДСТВИЕ ЕЁ НЕИСПРАВНОСТИ С ПЕРЕХОДОМ НА ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ПРОИЗВОДИТСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ПОРЯДКЕ

ДСП

ДСП, обнаруживший неисправность автоматической блокировки, убедившись путём переговоров с дежурным смежной железнодорожной станции и по записям в журнале движения поездов в свободности перегона

ДСП смежной станции

подаёт на смежную железнодорожную станцию поездную телефонограмму:

«Автоблокировка между станциями... не действует. Последним прибыл от вас поезд № ... Последним отправлен к вам поезд № ... Прошу перейти на телефонную связь. ДСП... (фамилия ДСП)»

убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от вас поезд № ... Последним отправлен к вам поезд № ... Перегон свободен. Устанавливаю телефонную связь. ДСП... (фамилия ДСП)»

2 НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

ДСП

Обнаружив неисправность автоматической блокировки, дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, требует от дежурного смежной железнодорожной станции подачи поездной телефонограммой извещения о прибытии последнего отправленного по автоматической блокировке поезда

ДСП смежной станции

получив извещение, подаёт на эту железнодорожную станцию телефонограмму:

«Автоблокировка на перегоне..... по... пути не действует. Движение поездов по этому пути устанавливаю по телефонной связи. ДСП... (фамилия ДСП)»

п. 15.16.17.29.33,34 ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕИСПРАВНОСТЯХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПО АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ПРОИЗВОДИТСЯ В СЛЕДУЮЩЕМ ПОРЯДКЕ

1 НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

ДСП

После устранения неисправности автоматической блокировки и при наличии записи об этом в журнале осмотра

ДСП смежной станции

подаёт дежурному смежной железнодорожной станции телефонограмму следующего содержания:

«Неисправность автоблокировки между станциями... устранена.
Последним прибыл от вас поезд № ...
Последним отправлен к вам поезд № ...
Прошу восстановить движение поездов по автоблокировке. ДСП...(фамилия ДСП)»

проверив свободность перегона, отвечает:

«Последним прибыл от вас поезд № ...
Последним отправлен к вам поезд № ...
Перегон свободен.
Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП...(фамилия ДСП)»

2 НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

АНАЛОГИЧНЫМИ ПОЕЗДНЫМИ ТЕЛЕФОНОГРАММАМИ ОБМЕНИВАЮТСЯ ДЕЖУРНЫЕ СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ НА МНОГОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ ПРИ ДВИЖЕНИИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ С ОДНОПУТНЫМИ ПРАВИЛАМИ

ДСП

Дежурный по железнодорожной станции, для которой железнодорожный путь данного направления является правильным, на основании записи в журнале осмотра об устранении неисправности автоматической блокировки или соответствующего извещения, полученного от дежурного смежной железнодорожной станции, при отсутствии на железнодорожном пути поездов встречного направления

ДСП смежной станции

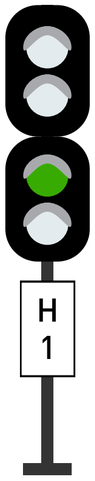
подаёт телефонограмму следующего содержания:

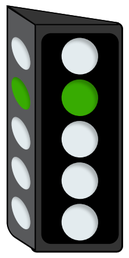
«Неисправность автоблокировки на перегоне... по... пути устранена.
Движение поездов восстанавливаю по автоблокировке. ДСП...(фамилия ДСП)»

ПРИЛОЖЕНИЕ №2 К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ





п. 2,5,6 ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

РАЗРЕШЕНИЕМ НА ЗАНЯТИЕ ПОЕЗДОМ ПЕРВОГО БЛОК-УЧАСТКА СЛУЖИТ РАЗРЕШАЮЩЕЕ ПОКАЗАНИЕ ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА ПРИ НАЛИЧИИ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО ПОКАЗАНИЯ НА ЛОКОМОТИВНОМ СВЕТОФОРЕ, А ПОСЛЕДУЮЩИХ БЛОК-УЧАСТКОВ — РАЗРЕШАЮЩЕЕ ПОКАЗАНИЕ ЛОКОМОТИВНОГО СВЕТОФОРА

НА ОДНОПУТНЫХ, ДВУХПУТНЫХ И МНОГОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ, ЕСЛИ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ НЕ УДАЁТСЯ ИЗМЕНИТЬ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ И ОТКРЫТЬ ВЫХОДНОЙ СВЕТОФОР ВСЛЕДСТВИЕ ПОКАЗАНИЯ ЗАНЯТОСТИ ПЕРЕГОНА ПРИ ФАКТИЧЕСКОЙ ЕГО СВОБОДНОСТИ, ЗАКРЫВАТЬ ДЕЙСТВИЕ БЛОКИРОВКИ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

ДНЦ

устанавливает свободность перегона

при наличии в системе диспетчерской централизации ответственных команд вспомогательного режима смены направления

изменяет направление движения на соответствующем пути перегона

не удаётся изменить направление движения на пути перегона при помощи ответственной команды

ДСП

пробует осуществить смену направления движения с помощью вспомогательного режима

Если невозможно произвести смену направления движения, движение на данном перегоне осуществляется по телефонным средствам связи

убеждается по индикации на аппарате управления в том, что изменение направления произошло

производит отправление поездов в соответствии с требованиями настоящего приложения

п. 2,5,6 ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

К НЕИСПРАВНОСТЯМ, ПРИ КОТОРЫХ НЕОБХОДИМО ПРЕКРАЩАТЬ ДЕЙСТВИЕ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ОТНОСЯТСЯ

- невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или при отправлении поезда по неправильному железнодорожному пути на двухпутном перегоне, а также на многопутных перегонах по железнодорожному пути с однопутными правилами движения.

  Пользование автоматической локомотивной сигнализации в установленном направлении при этом допускается

- наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости его поездом
- ложная занятость трёх и более блок-участков подряд

ДНЦ ВПРАВЕ ПРЕКРАТИТЬ ДЕЙСТВИЕ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И УСТАНОВИТЬ ДВИЖЕНИЕ НА ПЕРЕГОНЕ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ

ДОПУСКАЕТСЯ ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН

- выходной светофор оборудован сигнализацией отправления
- неисправны устройства автоматической локомотивной сигнализации
- железнодорожный путь, не оборудован устройствами автоматической локомотивной сигнализации

НА ОДНОПУТНЫХ, ДВУХПУТНЫХ И МНОГОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ, ЕСЛИ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ НЕ УДАЁТСЯ ИЗМЕНИТЬ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ И ОТКРЫТЬ ВЫХОДНОЙ СВЕТОФОР ВСЛЕДСТВИЕ ПОКАЗАНИЯ ЗАНЯТОСТИ ПЕРЕГОНА ПРИ ФАКТИЧЕСКОЙ ЕГО СВОБОДНОСТИ, ЗАКРЫВАТЬ ДЕЙСТВИЕ БЛОКИРОВКИ НЕ ТРЕБУЕТСЯ

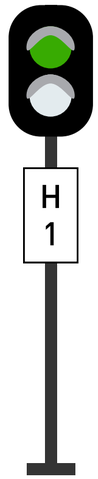
ПТЭ

ПРИЛОЖЕНИЕ №3 К ИДП

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ

п. 1,2,3,4,6 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ПРИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ РАЗРЕШЕНИЕМ НА ЗАНЯТИЕ ПОЕЗДОМ ПЕРЕГОНА СЛУЖИТ РАЗРЕШАЮЩЕЕ ПОКАЗАНИЕ ВЫХОДНОГО ИЛИ ПРОХОДНОГО СВЕТОФОРА

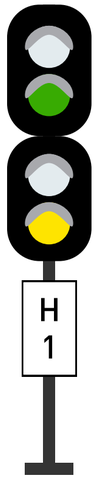


ПЕРЕД ПРИЁМОМ ПОЕЗДА

1 ПРИГОТАВЛИВАЕТ МАРШРУТ ПРИЁМА

ДСП

2 ОТКРЫВАЕТ ВХОДНОЙ СВЕТОФОР ИЛИ ДАЁТ РАСПОРЯЖЕНИЕ О ЕГО ОТКРЫТИИ НА ИСПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ПОСТ



ПОСЛЕ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА ПРИБЫВАЮЩИМ ПОЕЗДОМ, СВЕТОФОР АВТОМАТИЧЕСКИ ЗАКРЫВАЕТСЯ. НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ, НЕ ИМЕЮЩИХ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ИЗОЛЯЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ И СТРЕЛОК, ПОСЛЕ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОМ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА, ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ УСТАНАВЛИВАЕТ СИГНАЛЬНУЮ КНОПКУ (РУКОЯТКУ) В ПОЛОЖЕНИЕ ЗАКРЫТИЯ СИГНАЛА.

Дежурному по железнодорожной станции запрещается передавать на железнодорожную станцию отправления уведомление о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он не убедится в том, что поезд с перегона прибыл в полном составе

ДСП → закрытие сигнала

Если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте отправления выходной светофор не открывается из-за ложной занятости изолированного стрелочного участка, дежурному по железнодорожной станции после проверки фактической свободности этого участка с согласия диспетчера поездного разрешается открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при её наличии).

ДЕЙСТВИЯ ДСП, ДНЦ ПОСЛЕ ПРИЁМА ПОЕЗДА ПРИ НЕ СРАБАТЫВАНИИ УСТРОЙСТВА АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ В ПОЛНОМ СОСТАВЕ

ДСП → убеждается, что поезд прибыл в полном составе → докладывает об этом диспетчеру поездному → получает разрешение от ДНЦ на подачу блок-сигнала прибытия → убеждается, что поезд прибыл в полном составе

ДНЦ: «ДСП станции… разрешаю подать на станцию… блокировочный сигнал прибытия поезду № … посредством вспомогательной кнопки (искусственного срабатывания педальной замычки). ДНЦ (фамилия)»

ДСП ← убедившись путём переговоров с дежурными смежных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, в его свободности, даёт одновременно на обе железнодорожные станции разрешение на подачу блок-сигнала прибытия

ДСП → оформляет запись в журнале осмотра ДУ-46 о срыве пломбы с вспомогательногй кнопки прибыитя или с педальной замычки

п. 1,2,3,4,6 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ТЕКСТ РАЗРЕШЕНИЯ НА ПОДАЧУ БЛОК-СИГНАЛА ПРИБЫТИЯ, ПЕРЕДАВАЕМОГО ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ, ДЕЖУРНЫЕ ПО СМЕЖНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, ЗАПИСЫВАЮТ В ЖУРНАЛ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ФОРМЫ ДУ-58

Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час.мин.)	№ приказа	Содержание приказа	Фамилия принявшего	Подпись диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
11.06	15:05	37	ДСП станции	ДСП	ДНЦ
	15:08		Болотная разрешаю	Болотная	Соколов
			подать на станцию	Чернов	
			Восточная		
			блокировочный сигнал		
			прибытия поезду		
			№ 2505 посредством		
			вспомогательной		
			кнопки.		
			ДНЦ Соколов		

ДЕЙСТВИЯ ДНЦ, ТЧМ В СЛУЧАЯХ, КОГДА ПРИБОРЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ НА ПУЛЬТЕ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО НЕ ЗАФИКСИРОВАЛИ ОСВОБОЖДЕНИЕ ПЕРЕГОНА

ДНЦ

по устройствам технологической железнодорожной электросвязи должен вызвать машиниста поезда и передать команду на остановку

«Внимание! Машинист поезда № ... Немедленно остановитесь! Нет контроля прибытия в полном составе. ДНЦ (фамилия)»

машинист

Получив такую команду, машинист должен немедленно остановить поезд, проверить показания приборов, характеризующих целостность тормозной магистрали, и направить помощника машиниста для проверки номера хвостового вагона и наличие на нем поездного сигнала

О результатах осмотра машинист сообщает по устройствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному

движение по перегону закрывается до выхода вагонов с перегона

разрешается дальнейшее движение поезда

обнаружен отцепка вагонов от поезда на перегоне

поезд прибыл в полном составе

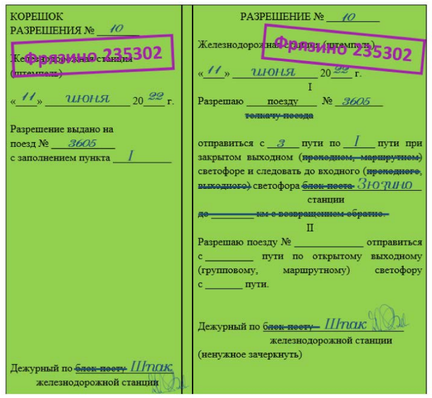
п. 7, 8, 11, 12 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ДСП

ДЕЙСТВИЯ ДСП ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА И ЗАДЕРЖКИ ПОЕЗДА НА СТАНЦИИ

закрыть выходной сетофор → сделать об этом запись в журнале движения поездов → сообщить о задержке поезда на смежный раздельный пункт и диспетчеру поездному

ОТПРАВЛЕНИЕ ЗАДЕРЖАННОГО ПОЕЗДА ИЛИ ПОЕЗДА ТОГО ЖЕ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПРОИЗВОДИТСЯ ПРИ ЗАКРЫТОМ ВЫХОДНОМ СВЕТОФОРЕ ПО РАЗРЕШЕНИЮ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА БЛАНКЕ ДУ-52



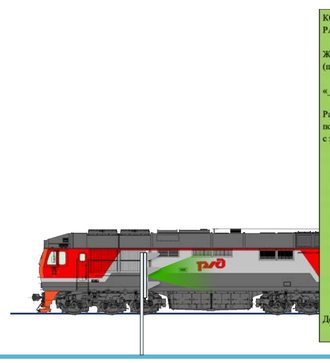
КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № 10
Брянино 235302
Железнодорожная станция (штемпель)
«11» июня 2022 г.
Разрешение выдано на поезд № 3605 с заполнением пункта 1
Дежурный по ~~блок-посту~~ Шпак
железнодорожной станции

РАЗРЕШЕНИЕ № 10
Брянино 235302
Железнодорожная станция (штемпель)
«11» июня 2022 г.
I
Разрешаю ~~поезду~~ № 3605 ~~толчку поезда~~
отправиться с 3 пути по 1 пути при закрытом выходном ~~(проходном, маршрутном)~~ светофоре и следовать до входного ~~(проходного, выходного)~~ светофора ~~блок-поста~~ Зюрино станции
~~до _____ км с возвращением обратно~~
II
Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути.
Дежурный по ~~блок-посту~~ Шпак
железнодорожной станции
(ненужное зачеркнуть)

ПРИМЕР ЗАПИСИ В ЖУРНАЛЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ О ЗАДЕРЖКЕ ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДА

ДЛЯ НЕЧЕТНЫХ ПОЕЗДОВ

№ поезда	Время (час. мин.) отправления с соседней станции	Время (час. мин.) прибытия на станцию	Номер пути приема, отправления, проследования	Время (час. мин.) отправления со станции	Время (час. мин.) прибытия на соседнюю станцию	Отправлено всего вагонов в поезде	Отправлено вес поезда брутто / нетто. (тонн)	Записи о поездной работе
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3823	15.10	15.27	1	15.28	15.46			
3605	15.21	15.38	3					Отправлен поезд задержан по приказу
								начстройчасти локомотив.



КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____
Железнодорожная станция (штемпель)
«___» _____ 20___ г.
Разрешение выдано на поезд № _____
с заполнением пункта _____
Дежурный по блок-посту _____
железнодорожной станции

РАЗРЕШЕНИЕ № _____
Железнодорожная станция (штемпель)
«___» _____ 20___ г.
I
Разрешаю ~~поезду~~ № _____
~~толчку поезда~~
отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора блок-поста _____ станции
до _____ км с возвращением обратно
II
Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути.
Дежурный по блок-посту _____
железнодорожной станции
(ненужное зачеркнуть)

по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта II данного бланка

На железнодорожных станциях, где средства связи оборудованы системой автоматической регистрации переговоров, вместо передачи разрешения на бланке ДУ-52, машинисту поезда допускается передача по устройствам технологической железнодорожной электросвязи

На железнодорожных станциях, имеющих устройства, которые при свободном перегоне позволяют повторно открыть выходной светофор, отправление поезда производится по вновь открытому выходному светофору. Воспользоваться устройствами для повторного открытия выходного светофора дежурному по железнодорожной станции допускается с разрешения диспетчера поездного

ЕСЛИ ВЕДУЩИЙ ЛОКОМОТИВ ГОТОВОГО К ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРОМ С РАЗРЕШАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ И МАШИНИСТУ НЕ ВИДНО ЕГО ПОКАЗАНИЯ, ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ПРОИЗВОДИТСЯ

по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи

машинист

ДСП

«Приказ № ... время... (час, минуты). Машинист поезда № ... на... пути станции... Выходной (маршрутный) светофор... литер вам открыт. Разрешаю отправиться. ДСП... (фамилия)»

ИДП Прил.3
Лист П2.46

п. 7, 8, 11, 12 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ЕСЛИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ОГРАНИЧИВАЮЩЕЙ ОДНОПУТНЫЙ ПЕРЕГОН, ПОСЛЕ ОТКРЫТИЯ ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА ПОЯВИТСЯ НЕОБХОДИМОСТЬ ЗАДЕРЖАТЬ ПОЕЗД И ОТПРАВИТЬ НА ЭТОТ ПЕРЕГОН СО СМЕЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПОЕЗД ВСТРЕЧНОГО НАПРАВЛЕНИЯ

1. ВЫХОДНОЙ СВЕТОФОР ЗАКРЫВАЕТСЯ
2. ПОЛЬЗОВАНИЕ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ ПРЕКРАЩАЕТСЯ
3. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ.

В ЭТОМ СЛУЧАЕ МАШИНИСТАМ ПОЕЗДОВ, СЛЕДУЮЩИМ ВО ВСТРЕЧНОМ НАПРАВЛЕНИИ, НА ПРАВО ЗАНЯТИЯ ПЕРЕГОНА ПЕРЕДАЮТСЯ БЛАНКИ ДУ-50

машинист

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ

Железнодорожная станция Щелково 235507

«11» июня 2022 г.

15 ч 35 минут

Выдана на поезд № 3805

(только поезд №: _____)

Дежурный по железнодорожной станции Семенов

ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

Железнодорожная станция Щелково 235507

«11» июня 2022 г.

15 ч 35 минут

Разрешаю поезду (только поезду) № 3805 отправиться с 5 пути по 1 пути и следовать до входного сигнала станции Соколовская (до _____ км) с возвращением обратно.

Системы интервального регулирования не действуют.

Дежурный по железнодорожной станции Семенов

(ненужное зачеркнуть)

ЕСЛИ ГОЛОВА ОТПРАВЛЯЕМОГО ПОЕЗДА НАХОДИТСЯ ЗА ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРОМ И ПОСЛЕДНИЙ ОТКРЫТЬ НЕВОЗМОЖНО

1. ДЕЙСТВИЕ БЛОКИРОВКИ ПРЕКРАЩАЕТСЯ
2. ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ С ПЕРЕДАЧЕЙ МАШИНИСТУ БЛАНКА ДУ-50

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ И ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ (ПО ПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ) С ВОЗВРАЩЕНИЕМ С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ ПРОИЗВОДИТСЯ

- при запрещающем показании выходного светофора
- с выдачей машинисту ключа-жезла на право проследования выходного светофора с запрещающим показанием и обратного следования по перегону до границы станции

ПРИ ЭТОМ НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОН С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВОЗВРАЩЕНИЕМ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОЛУЧЕНО ОТ СМЕЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПО БЛОК-АППАРАТУ СОГЛАСИЕ НА ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ИЛИ БЛОК-СИСТЕМА ПЕРЕКЛЮЧЕНА НА СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ

ОТПРАВЛЕНИЕ ДВУХ И БОЛЕЕ ЕДИНИЦ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В СЦЕПЕ В СЛУЧАЕ, КОГДА ПРЕДУСМОТРЕНО ИХ РАЗЪЕДИНЕНИЕ НА ПЕРЕГОНЕ, ПО КЛЮЧУ-ЖЕЗЛУ ЗАПРЕЩАЕТСЯ

п. 20, 22, 24, 26, 27, 28 ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ

К НЕИСПРАВНОСТЯМ, ПРИ КОТОРЫХ ДЕЙСТВИЕ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ ПРЕКРАЩАЕТСЯ, ОТНОСЯТСЯ

- невозможность закрытия выходного или проходного светофора
- невозможность открытия выходного или проходного светофора при свободном перегоне (в том числе с возможностью выключения контроля свободности изолированных участков)
- произвольное получение блокировочных сигналов
- невозможность подачи или получения блокировочных сигналов
- отсутствие пломб на аппарате управления электромеханической блокировки (за исключением пломб на педальной замычке или вспомогательной кнопке)

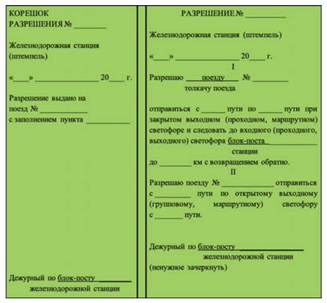
Во всех указанных случаях, а также при работах по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и работах, вызывающих временное прекращение действия устройств, движение поездов по блокировке прекращается и устанавливается по телефонным средствам связи

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры **УСТАНАВЛИВАЕТСЯ**

- порядок пользования устройствами
- порядок действий работников при приёме, отправлении и пропуске поездов

ПРОСЛЕДОВАНИЕ С ЗАПРЕЩАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПОЕЗДАМИ МАРШРУТНОГО (ДО ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА СВЕТОФОРА)

- по пригласительному сигналу
- по приказу дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту отправляющегося поезда по устройствам технологической железнодорожной электросвязи
- по разрешению на бланке ДУ-52 с заполнением пункта I данного бланка при соответствующем изменении текста от руки



КОРЕШОК
РАЗРЕШЕНИЯ № _____

Железнодорожная станция (штемпель)

«___» _____ 20___ г.

Разрешение выдано на поезд № _____
с заполнением пункта _____

Дежурный по блок-посту _____
железнодорожной станции

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

Железнодорожная станция (штемпель)

«___» _____ 20___ г.

I

Разрешаю ____ поезду ____ № _____
толкачу поезда

отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора блок-поста _____
ставшим
до _____ км с возвращением обратно.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути.

Дежурный по блок-посту _____
железнодорожной станции
(ненужное зачеркнуть)

ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДНОЙ И МЕЖСТАНЦИОННОЙ ТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ

1. **ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОБЯЗАН ВНИМАТЕЛЬНО СЛЕДИТЬ ЗА ИЗМЕНЕНИЕМ ИНДИКАЦИИ НА АППАРАТАХ УПРАВЛЕНИЯ**
2. **УВЕДОМЛЕНИЯ О ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ ЧЕРЕЗ ДНЦ ИЛИ ПО СРЕДСТВАМ СВЯЗИ, НАХОДЯЩИМСЯ В РАСПОРЯЖЕНИИ ДСП**

ДНЦ

НА ДВУХПУТНЫХ (МНОГОПУТНЫХ) ПЕРЕГОНАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ, ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ (В ПОРЯДКЕ РЕГУЛИРОВКИ) ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ПРИКАЗУ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО С ПЕРЕХОДОМ НА ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ ПО ПРАВИЛАМ ОДНОПУТНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПЕРЕХОД НА ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ, А ТАКЖЕ ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ ПРИКАЗОМ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ ЧЕРЕЗ ДЕЖУРНЫХ СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ СВОБОДНОСТИ ПЕРЕГОНА

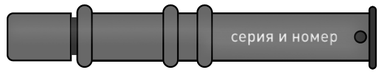
ПРИЛОЖЕНИЕ №4
К ИДП

ПТЭ

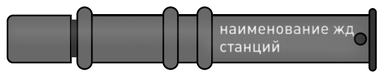
ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМОЙ

п.1, 3, 7, 8, 26, 28, 29, 30 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ РАЗРЕШЕНИЕМ НА ЗАНЯТИЕ ПОЕЗДОМ ПЕРЕГОНА СЛУЖИТ ЖЕЗЛ ДАННОГО ПЕРЕГОНА, ВРУЧАЕМЫЙ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА

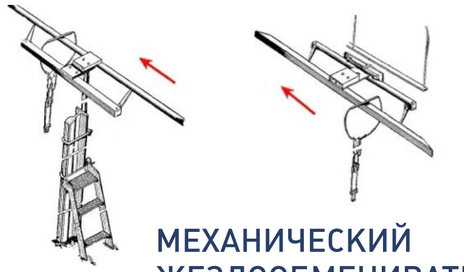


КАЖДОМУ ПЕРЕГОНУ ДОЛЖНА СООТВЕТСТВОВАТЬ СВОЯ СЕРИЯ ЖЕЗЛОВ. УСТАНОВКА ЖЕЗЛОВЫХ АППАРАТОВ ОДНОЙ СЕРИИ ДОПУСКАЕТСЯ НЕ ЧАЩЕ ЧЕМ ЧЕРЕЗ ТРИ ПЕРЕГОНА, А НА ПОДХОДАХ К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ УЗЛАМ — ЧЕРЕЗ ДВА ПЕРЕГОНА.

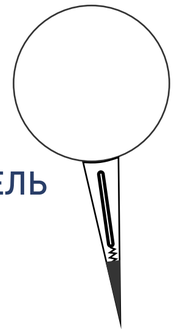


В ЖЕЗЛОВЫХ АППАРАТАХ ОБЕИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПЕРЕГОН, ПРИ ОТСУТСТВИИ НА НЕМ ПОЕЗДОВ ДОЛЖНО БЫТЬ В СУММЕ ЧЁТНОЕ ЧИСЛО ЖЕЗЛОВ

ОБМЕН ЖЕЗЛОВ ПРОИЗВОДИТСЯ ПРИ ПОСРЕДСТВЕ МЕХАНИЧЕСКИХ ЖЕЗЛООБМЕНИВАТЕЛЕЙ ИЛИ ВРУЧНУЮ. ПРИ ОБМЕНЕ ЖЕЗЛОВ ВРУЧНУЮ ЖЕЗЛЫ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВЛОЖЕНЫ В ЖЕЗЛОПОДАВАТЕЛИ. ПРИ БЕЗОСТАНОВОЧНОМ ПРОПУСКЕ ПОЕЗДОВ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ ОБМЕН ЖЕЗЛОВ НА ВЫХОДНЫХ ГОРЛОВИНАХ



МЕХАНИЧЕСКИЙ ЖЕЗЛООБМЕНИВАТЕЛЬ



ЖЕЗЛОПОДАВАТЕЛЬ

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ:

- запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 5 минут
- хранить действующие жезлы, не вложенные в аппарат
- провозить жезлы на перегон, не принадлежащий данному жезлу

ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВАЯ СИСТЕМА **СЧИТАЕТСЯ НЕИСПРАВНОЙ** В СЛЕДУЮЩИХ СЛУЧАЯХ

- невозможно вложить жезл в аппарат или изъять жезл из аппарата при свободности перегона
- отсутствует жезл, относящийся (принадлежащий) перегону
- на жезловом аппарате или на его индукторе отсутствуют пломбы
- возможно вращение рукоятки индуктора жезла в обратную сторону (вместе с якорем)
- отклоняется стрелка амперметра жезлового аппарата или звучит звонок в то время, когда смежная железнодорожная станция не подаёт сигнал

п.1, 3, 7, 8, 26, 28, 29, 30 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ДЕЙСТВИЯ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАНЦИЯМ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ НЕИСПРАВНОСТИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЫ

ДСП

- делает об этом запись в журнале осмотра
- подаёт дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму
- «Жезловая система неисправна. Последним прибыл от вас поезд № ... Последним отправлен к вам поезд № ... Жезлов имею... штук. Прошу перейти на телефонную связь. ДСП (фамилия, подпись)»

ДСП смежной станции

- проверяет по сообщённым и своим данным число жезлов и, если оно в обоих аппаратах в сумме чётное, отвечает:
- «Последним прибыл от вас поезд № ... Последним отправлен к вам поезд № ... Жезлов имею... штук. Перегон свободен. Перехожу на телефонную связь. ДСП (фамилия, подпись)»

ДЕЙСТВИЯ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАНЦИЯМ ПОСЛЕ ИСПРАВЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЫ И ЗАПИСИ ОБ ЭТОМ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА, НО ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ

ДСП

- подаёт дежурному смежной железнодорожной станции поездную телефонограмму
- «Действие электрожезловой системы восстановлено в... ч... минут. Последним прибыл от вас поезд № ... Последним отправлен к вам поезд № ... Прошу перейти на движение по жезлам. ДСП (фамилия, подпись)»

ДСП смежной станции

- убедившись в свободности перегона, отвечает:
- «Последним прибыл от вас поезд № ... Последним отправлен к вам поезд № ... Перегон свободен. Перехожу на движение по жезлам. ДСП (фамилия, подпись)»

ПРИ УТЕРЕ ЖЕЗЛА, В ТОМ ЧИСЛЕ В СЛУЧАЕ НЕПОЛУЧЕНИЯ ЖЕЗЛА С ПРИБЫВШЕГО ИЛИ ПРОСЛЕДОВАВШЕГО ПОЕЗДА, ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ДЕЛАЕТ ЗАПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА И ДОКЛАДЫВАЕТ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ.
ПРОВЕРИВ СВОБОДНОСТЬ ПЕРЕГОНА И ФАКТИЧЕСКОЕ НАЛИЧИЕ ЖЕЗЛОВ В АППАРАТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПЕРЕГОН, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ДАЁТ ПРИКАЗ О ПЕРЕХОДЕ НА ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ

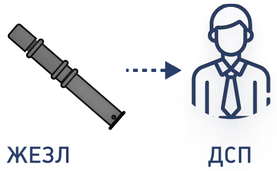
п.9, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 21, 22, 23 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ДСП

ПЕРЕД ПРИБЫТИЕМ ПОЕЗДА ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

- готовит маршрут для его приёма
- открывает входной сигнал

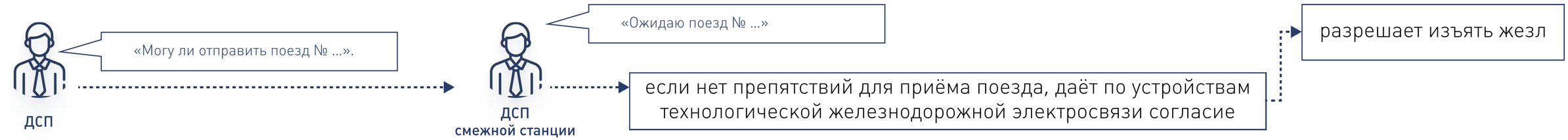
ПО ПРИБЫТИИ ПОЕЗДА НА ЖЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ



- убеждается в прибытии поезда в полном составе
- проверив принадлежность жезла перегону, с которого он прибыл
- записывает номер жезла в журнал движения поездов
- вкладывает жезл в жезловой аппарат

уведомляет по средствам технологической железнодорожной электросвязи дежурного по железнодорожной станции отправления о прибытии поезда.

ДЛЯ ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДА ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ ЗАПРАШИВАЕТ ПО СРЕДСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ СОГЛАСИЕ ДЕЖУРНОГО СМЕЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, НА КОТОРУЮ ОТПРАВЛЯЕТСЯ ПОЕЗД



ИЗЪЯВ ИЗ АППАРАТА ЖЕЗЛ, ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ ОБЯЗАН ЗАПИСАТЬ ЕГО НОМЕР В ЖУРНАЛ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ВРУЧИТЬ МАШИНИСТУ ОТПРАВЛЯЕМОГО ПОЕЗД

ЕСЛИ ДЕЖУРНЫЕ СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ СОГЛАСОВАЛИ ВОЗМОЖНОСТЬ ОТПРАВЛЕНИЯ ВСТРЕЧНОГО ПОЕЗДА С ЖЕЗЛОМ ОТ ПРИБЫВАЮЩЕГО ПОЕЗДА БЕЗ ПРОПУСКА ЖЕЗЛА ЧЕРЕЗ АППАРАТ, ТО В ЖУРНАЛАХ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ (ОБЕИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ) НАПРОТИВ НОМЕРА ЭТОГО ПОЕЗДА ДОЛЖНА БЫТЬ СДЕЛАНА ОТМЕТКА:
«СОГЛАСОВАНО ОТПРАВЛЕНИЕ ПО ЖЕЗЛУ ОТ ПОЕЗДА № ... ДСП (ФАМИЛИЯ, ПОДПИСЬ)»

ДЛЯ НЕЧЕТНЫХ ПОЕЗДОВ

№ поезда	Время (час. мин.)		Номер пути приема, отправления, проследования	Время (час. мин.)		Отправлено		Записи о поездной работе
	отправления с соседней станции	прибытия на станцию		отправления со станции	прибытия на соседнюю станцию	всего вагонов в поезде	вес поезда брутто / нетто, (тонн)	О вступлении на дежурство, о работе с поездами, прицепке, отцеплено числ.гр., знамена тельпор. по роду вагонов, время маневровой работы поезди, локомот. указан в маршруте машиниста, причины задержки поезда свыше расписания и др. записи в соотв. с инструкцией по движению и маневровой работе
1	2	3	4	5	6	7	8	9
3823	15.10	15.27	1	15.28	15.46			
3605	15.21	15.38	3					Отправлялся поезд задержано по пригаме
								Неисправности локомотива

п.9, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 21, 22, 23 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОН, ОБОРУДОВАННЫЙ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМОЙ, С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, НА КОТОРОМ ЕСТЬ ВЫХОДНОЙ СВЕТОФОР, ПРОЕЗД ЗАПРЕЩАЮЩЕГО ПОКАЗАНИЯ ЭТОГО СВЕТОФОРА ПРИ НАЛИЧИИ ЖЕЗЛА РАЗРЕШАЕТСЯ ПО ЛУННО-БЕЛОМУ ОГНЮ НА СВЕТОФОРЕ ПРИ ПОГАШЕННОМ КРАСНОМ

ЕСЛИ ВКЛЮЧИТЬ ЛУННО-БЕЛЫЙ ОГОНЬ НЕВОЗМОЖНО, ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ЖЕЗЛУ

ДЕЙСТВИЯ ДЕЖУРНЫХ ПО СТАНЦИЯМ ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВОЗВРАЩЕНИЕМ ЕГО С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ

ДСП

«Могу ли отправить поезд № ... с последующим его возвращением на станцию „...“.?»

запрашивает по средствам технологической железнодорожной электросвязи согласие дежурного смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон, на который отправляется поезд

ДСП смежной станции

«Разрешаю отправить поезд № ... с последующим его возвращением на станцию „...“».

если нет препятствий для занятия поездом перегона, даёт по устройствам технологической железнодорожной электросвязи согласие

разрешает изъять жезл

ПОСЛЕ ВОЗВРАЩЕНИЯ РАНЕЕ ОТПРАВЛЕННОГО ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ

ДСП

«Поезд № ... с перегона „...“ на станцию „...“. вернулся в полном составе. Перегон „...“ от подвижного состава свободен»

уведомляет по средствам технологической железнодорожной электросвязи дежурного смежной железнодорожной станции, ограничивающей перегон о возвращении ранее отправленного поезда с перегона на станцию отправления

ДСП смежной станции

п.9, 11, 12, 14, 15, 17, 18, 21, 22, 23 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА С ПОДТАЛКИВАЮЩИМ ЛОКОМОТИВОМ, СЛЕДУЮЩИМ ПО ВСЕМУ ПЕРЕГОНУ, МАШИНИСТУ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА ВРУЧАЕТСЯ ЧАСТЬ ЖЕЗЛА С НАДПИСЬЮ «БИЛЕТ», А МАШИНИСТУ ПОДТАЛКИВАЮЩЕГО ЛОКОМОТИВА — ВТОРАЯ ЧАСТЬ ЖЕЗЛА С НАДПИСЬЮ «ЖЕЗЛ»

машинист ведущего локомотива

машинист подталкивающего локомотива

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ С ПОДТАЛКИВАЮЩИМ ЛОКОМОТИВОМ, ВОЗВРАЩАЮЩИМСЯ С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ, МАШИНИСТУ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА ВЫДАЁТСЯ ЖЕЗЛ, А МАШИНИСТУ ПОДТАЛКИВАЮЩЕГО — КЛЮЧ-ЖЕЗЛ

ЖЕЗЛ

машинист ведущего локомотива

КЛЮЧ-ЖЕЗЛ

машинист подталкивающего локомотива

ЕСЛИ ЖЕЗЛОВЫЕ АППАРАТЫ НЕ ОБОРУДОВАНЫ КЛЮЧАМИ-ЖЕЗЛАМИ, ТО ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДА С ПОДТАЛКИВАЮЩИМ ЛОКОМОТИВОМ, ВОЗВРАЩАЮЩИМСЯ С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ, ДЕЙСТВИЕ ЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЫ ПРЕКРАЩАЕТСЯ И ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ

ПРИ НАЛИЧИИ НА ПЕРЕГОНЕ ПРИМЫКАНИЯ, ОБСЛУЖИВАЕМОГО ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ПОСТОМ, ЭТОТ ПОСТ СОЕДИНЯЕТСЯ С ОДНОЙ ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ПЕРЕГОНА ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ ЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМОЙ

АППАРАТАМ И ЖЕЗЛАМ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ СИСТЕМЫ ПРИСВАИВАЕТСЯ ОДИНАКОВАЯ СЕРИЯ И НАНОСЯТСЯ ТЕ ЖЕ НАДПИСИ, ЧТО И НА АППАРАТЫ ПЕРЕГОНА

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА НА ПРИМЫКАНИЕ, КОТОРОЕ ОБСЛУЖИВАЕТСЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ПОСТОМ

ДСП

- согласовывает с этим постом отправление к нему поезда
- запрашивает дежурного смежной железнодорожной станции
- с согласия дежурного смежной железнодорожной станции изымает жезл
- выдаёт жезл машинисту поезда, отправляемого на примыкание

ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА СООБЩАЕТСЯ ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

ДСП

ДСП смежной станции

ПО ПРИБЫТИИ ПОЕЗДА НА ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ПОСТ И ПОСЛЕ ПОДАЧИ ЕГО НА ОДИН ИЗ ПУТЕЙ, ПРИМЫКАЮЩИХ К ВСПОМОГАТЕЛЬНОМУ ПОСТУ

- стрелка примыкания устанавливается в нормальное положение

ДСП

- вкладывает в аппарат жезл прибывшего на примыкание поезда
- сообщает дежурным обеих железнодорожных станций время прибытия поезда и освобождения главного железнодорожного пути
- разрешает дежурному по железнодорожной станции, с которой пост соединён жезловой системой, изъять жезл для перекладки его из дополнительного аппарата в основной

ИДП Прил.4
Лист П2.54

ПРИЛОЖЕНИЕ №5
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВ СВЯЗИ

п.2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 19 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРИ ИСПОЛЬЗОВАНИИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВ СВЯЗИ РАЗРЕШЕНИЕМ НА ЗАНЯТИЕ ПОЕЗДОМ ПЕРЕГОНА СЛУЖИТ БЛАНК ДУ-50, ПЕРЕДАВАЕМЫЙ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА

1 ПЕРЕД ПЕРЕДАЧЕЙ БЛАНКА ДУ-50 ДСП ДОЛЖЕН

ПОЛУЧИТЬ ОТ ДСП СМЕЖНОЙ СТАНЦИИ ПОЕЗДНУЮ ТЕЛЕФОНОГРАММУ О СОГЛАСИИ НА ПРИЁМ ПОЕЗДА — НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

2

ПОЕЗДНУЮ ТЕЛЕФОНОГРАММУ О ПРИБЫТИИ НА СМЕЖНУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ РАНЕЕ ОТПРАВЛЕННОГО ПОЕЗДА — НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Светофор на посту неисправен Железнодорожная станция (штемпель) *Пост 34 км* «*10*» *июня* 20*22* г. *10* ч *20* минут Выдана на поезд № *4301* ~~(толкачу поезд № _____)~~ Дежурный по железнодорожной станции *Петрова*	*Светофор на посту неисправен* Железнодорожная станция (штемпель) *Пост 34 км* «*10*» *июня* 20*22* г. *10* ч *20* минут Разрешаю поезду ~~(толкачу поезда)~~ № *4301* отправиться с *I* пути по *I* пути и следовать до входного сигнала станции *Иваново* ~~(до _____ км) с возвращением обратно.~~ Системы интервального регулирования не действуют. Дежурный по железнодорожной станции *Петрова* (ненужное зачеркнуть)

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ:

делать запрос об отправлении поезда в то время, когда перегон ещё занят поездом

передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи дежурного по железнодорожной станции

заполнять бланк ДУ-50 до получения со смежной железнодорожной станции поездной телефонограммы о согласии на приём поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах)

БЛАНК ДУ-50 ДАЁТ МАШИНИСТУ ПРАВО СЛЕДОВАТЬ С ПОЕЗДОМ ДО ВХОДНОГО СИГНАЛА СМЕЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, А ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ И ОТСУТСТВИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА — ДО СИГНАЛЬНОГО ЗНАКА «ГРАНИЦА СТАНЦИИ»

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, ОБОРУДОВАННОГО ВЫХОДНЫМ СВЕТОФОРОМ, ВЫДАВАТЬ ПИСЬМЕННОЕ РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРОЕЗД ЗАПРЕЩАЮЩЕГО ПОКАЗАНИЯ ВЫХОДНОГО СВЕТОФОРА ПРИ НАЛИЧИИ БЛАНКА БЕЛОГО ЦВЕТА ФОРМЫ ДУ-50 НЕ ТРЕБУЕТСЯ

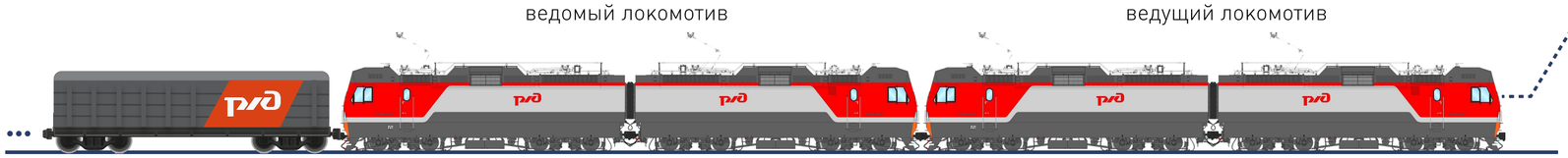
ПРИ БЕЗОСТАНОВОЧНОМ СЛЕДОВАНИИ ПОЕЗДОВ БЛАНКИ ДУ-50 ПОДАЮТСЯ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА ВЛОЖЕННЫМИ В РУЧНОЙ ПОДАВАТЕЛЬ

БЛАНК ДУ-50

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч _____ минут Выдана на поезд № _____ (толкачу поезд № _____) Дежурный по железнодорожной станции _____	Железнодорожная станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч _____ минут Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Системы интервального регулирования не действуют. Дежурный по железнодорожной станции _____ (ненужное зачеркнуть)

п.2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 19 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРИ СЛЕДОВАНИИ ПОЕЗДА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ДВОЙНОЙ ТЯГИ ИЛИ С ПОДТАЛКИВАЮЩИМ ЛОКОМОТИВОМ НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕГО ПЕРЕГОНА БЛАНК ДУ-50 ПЕРЕДАЁТСЯ МАШИНИСТУ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА



КОРЕШОК
ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ
Светофор на посту неисправен
Железнодорожная станция (штемпель) *Пост 34 км*
«*10*» *июня* 20*22* г.
10 ч *20* минут
Выдана на поезд № *4301*
~~(толкачу поезд № _____)~~
Дежурный по железнодорожной станции *Петрова*

ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Светофор на посту неисправен
Железнодорожная станция (штемпель) *Пост 34 км*
«*10*» *июня* 20*22* г.
10 ч *20* минут
Разрешаю поезду ~~(толкачу поезда)~~ № *4301*
отправиться с *I* пути по *I* пути и следовать до входного сигнала станции *Иваново* ~~(до _____ км) с возвращением обратно.~~
Системы интервального регулирования не действуют.
Дежурный по железнодорожной станции *Петрова*
(ненужное зачеркнуть)

машинист ведущего локомотива

ПРИ ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВ СВЯЗИ НА КАЖДОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ВЕДЁТСЯ ЖУРНАЛ ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ. ИЗ ЖУРНАЛА ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ НА КАЖДЫЙ МОМЕНТ ВРЕМЕНИ ДОЛЖНО БЫТЬ ПОНЯТНО, СВОБОДЕН ИЛИ ЗАНЯТ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПЕРЕГОН (ИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА).

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ОДНОПУТНЫЕ ПЕРЕГОНЫ

1 журнал. На левых страницах журнала записываются телефонограммы, относящиеся к одному перегону, а на правых — относящиеся к другому перегону.

ТУПИКОВЫХ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ОДНОПУТНЫЕ ПЕРЕГОНЫ

Поездные телефонограммы записываются в последовательном порядке без разделения страниц

ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ДВУХПУТНЫЕ ПЕРЕГОНЫ

2 журнала отдельно для каждого перегона. На левых страницах каждого журнала записываются телефонограммы для нечётных поездов, на правых — для чётных поездов.

ДУ-47

К ст. _____ ДУ-47

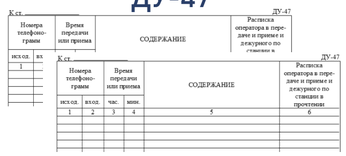
Номера телефонограмм		Время передачи или приема		СОДЕРЖАНИЕ	Расписка оператора в передаче и приеме и дежурного по станции в прочтении
исх.од.	вх.од.	час.	мин.		
1	2	3	4	5	6

ДУ-47

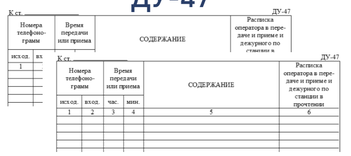
К ст. _____ ДУ-47

Номера телефонограмм		Время передачи или приема		СОДЕРЖАНИЕ	Расписка оператора в передаче и приеме и дежурного по станции в прочтении
исх.од.	вх.од.	час.	мин.		
1	2	3	4	5	6

ДУ-47



ДУ-47



ИДП Прил.5
Лист П2.57

п.2, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 14, 19 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

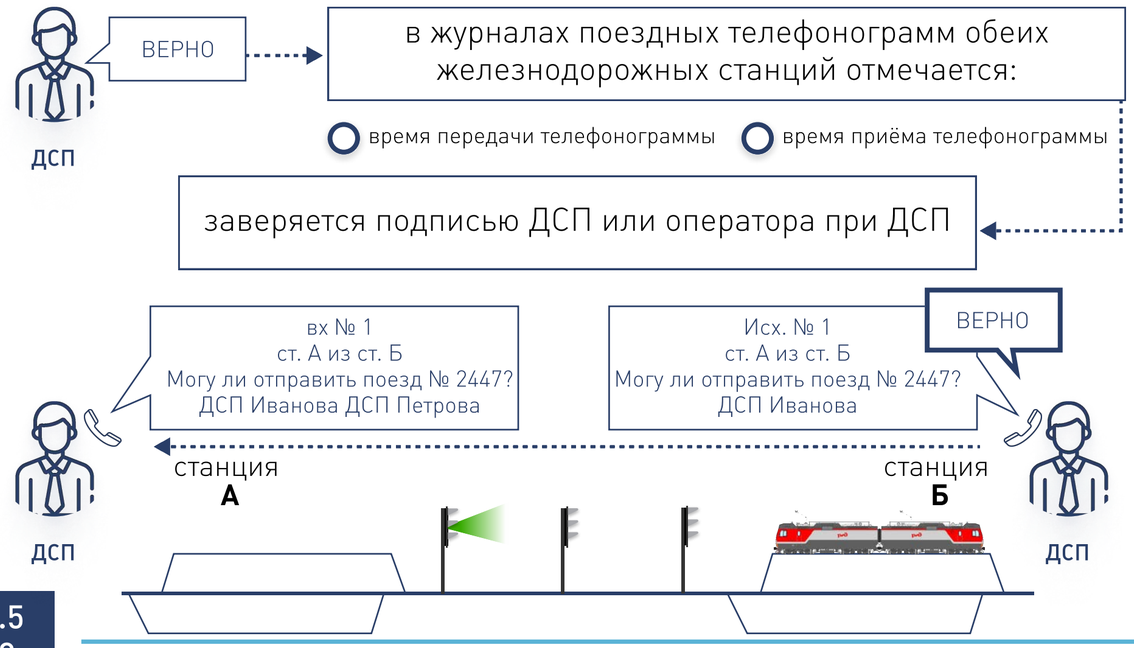
- НУМЕРАЦИЯ ИСХОДЯЩИХ ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ ВЕДЁТСЯ ПОСУТОЧНО (С ПЕРВОГО НОМЕРА), НАЧИНАЯ С 00:00 ЧАСОВ ПО МОСКОВСКОМУ ВРЕМЕНИ, ОТДЕЛЬНО ПО КАЖДОМУ ПЕРЕГОНУ.
- ПРИ ПЕРЕХОДЕ НА ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ ИЗ-ЗА ПЕРЕРЫВА ДЕЙСТВИЯ ОСНОВНЫХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НУМЕРАЦИЯ ИСХОДЯЩИХ ТЕЛЕФОНОГРАММ НАЧИНАЕТСЯ С ПЕРВОГО НОМЕРА В МОМЕНТ ПЕРЕХОДА НА ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ.
- ПРИ ПОВТОРНЫХ В ТЕЧЕНИЕ СУТОК ПЕРЕРЫВАХ ДЕЙСТВИЯ ОСНОВНЫХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ПЕРЕХОДЕ НА ТЕЛЕФОННЫЕ СРЕДСТВА СВЯЗИ СОХРАНЯЕТСЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНАЯ НУМЕРАЦИЯ ИСХОДЯЩИХ ТЕЛЕФОНОГРАММ, НАЧАТАЯ ВО ВРЕМЯ ПЕРВОГО ПЕРЕХОДА.

ВХОДЯЩИЕ ТЕЛЕФОНОГРАММЫ ЗАПИСЫВАЮТСЯ В ЖУРНАЛ ПОД НОМЕРОМ, ПЕРЕДАННЫМ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИХ ПОДАЧИ

Номера телефонограмм		Время передачи или приема		СОДЕРЖАНИЕ	Расписка оператора в передаче и приеме, и дежурного по станции в прочтении
Исход.	Вход.	Час.	Мин.		
				04.09., 5 часов 00 минут Диспетчерским приказом №401 на перегоне А-Б по I пути установлено движение поездов по телефонной связи. Дежурство по телефонной связи приял: ДСП ст. А Иванова ДСП ст. Б Петухова	
1		*5*	*04*	*Б из А* *Могу ли отправить поезд №3003.* *ДСП Иванова*	
	1	*5*	*07*	*А из Б* *Ожидаю поезд №3003* *ДСП Петухова*	
2		*5*	*17*	*Б из А* *Поезд № 3003 отправился в 5 часов 15 минут* *ДСП Иванова*	
	2	*5*	*59*	*А из Б* *Поезд №3003 прибыл в 5 часов 57 минут* *ДСП Петухова*	
				04.09., 6 часов 05 минут *Диспетчерским приказом №407 на перегоне А-Б по I пути восстановлено движением поездов по автоблокировке.* *Дежурство по телефонной связи сдал:* *ДСП ст. А Иванова* *ДСП ст. Б Петухова*	

ПОСЛЕ ПЕРЕДАЧИ ПОЕЗДНОЙ ТЕЛЕФОНОГРАММЫ ДОЛЖНА ПРОИЗВОДИТЬСЯ ЕЁ ПРОВЕРКА ПУТЁМ ДОСЛОВНОГО ПОВТОРЕНИЯ ТЕКСТА ПРИНЯВШИМ ТЕЛЕФОНОГРАММУ РАБОТНИКОМ

ЕСЛИ ПРИ ПОВТОРЕНИИ ТЕКСТ СООТВЕТСТВУЕТ ПЕРЕДАННОЙ ТЕЛЕФОНОГРАММЕ



п.20, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34 ПОРЯДОК ПРИЁМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

ПРИ ПРИЁМЕ И ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ ДЕЖУРНЫМИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ ПРИМЕНЯЮТСЯ СЛЕДУЮЩИЕ ПОЕЗДНЫЕ ТЕЛЕФОНОГРАММЫ

«Могу ли отправить поезд № ... ДСП (подпись)»

«Ожидаю поезд № ... ДСП (подпись)»

«Поезд № ... отправился в... ч...минут ДСП (подпись)»

«Поезд № ... прибыл в... ч... минут ДСП (подпись)»

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ С ПОДТАЛКИВАЮЩИМИ ЛОКОМОТИВАМИ ДОЛЖНА СОБЛЮДАТЬСЯ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ПОДАЧИ ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ, С СООТВЕТСТВУЮЩИМ ИЗМЕНЕНИЕМ ИХ ТЕКСТА ПРИ ВОЗВРАЩЕНИИ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА ОБРАТНО

СТАНЦИЯ ОТПРАВЛЕНИЯ

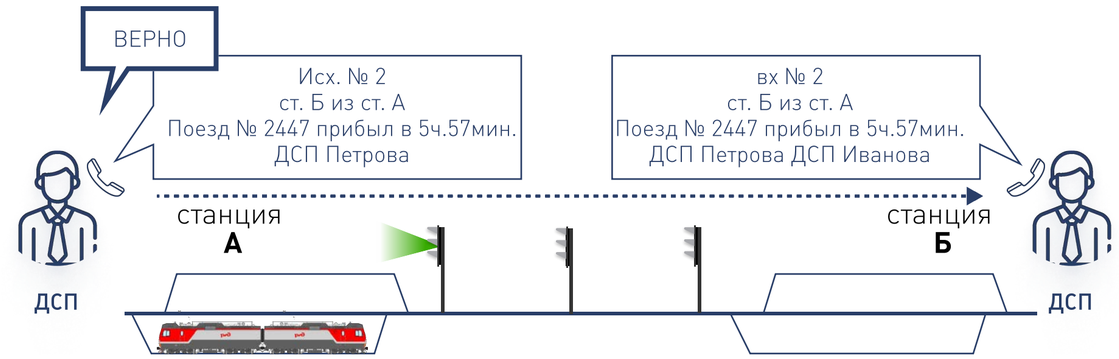
«Могу ли отправить поезд № ... с толкачом, возвращающимся с... км обратно. ДСП (подпись)»

«Поезд № ... отправился в... ч.... мин. с толкачом, возвращающимся с... км обратно. ДСП (подпись)»

«Толкач поезда № ... возвратился в... ч.... мин. ДСП (подпись)»

СТАНЦИЯ НАЗНАЧЕНИЯ

«Ожидаю поезд № ... с толкачом, возвращающимся с... км обратно к Вам. ДСП (подпись)»



ДЕЙСТВИЯ ДЕЖУРНОГО ПОСТА ПРИМЫКАНИЯ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА С ПРИМЫКАНИЯ НА ОДНУ ИЗ СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

1. ЗАПРОСИТЬ РАЗРЕШЕНИЕ ОТ ДСП ОБЕИХ СТАНЦИЙ ОТПРАВИТЬ ПОЕЗД
2. ПОЛУЧИТЬ СОГЛАСИЕ ОТ ДСП ОБЕИХ СТАНЦИЙ НА ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА
3. ВЫДАТЬ ЗАПОЛНЕННЫЙ БЛАНК ДУ-50 МАШИНИСТУ ПОЕЗДА
4. ОТПРАВИТЬ ПОЕЗД
5. УСТАНОВИТЬ СТРЕЛКУ ПРИМЫКАНИЯ В НОРМАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ
6. УВЕДОМИТЬ ПО УСТАНОВЛЕННОЙ ФОРМЕ ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА ДСП ОБЕИХ СТАНЦИЙ

п.20, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34 ПОРЯДОК ПРИЁМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

АЛГОРИТМ ВЫХОДА ПОЕЗДА С ПРИМЫКАНИЯ НА ГЛАВНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА С ПОСЛЕДУЮЩИМ ВОЗВРАЩЕНИЕМ НА ПРИМЫКАНИЕ

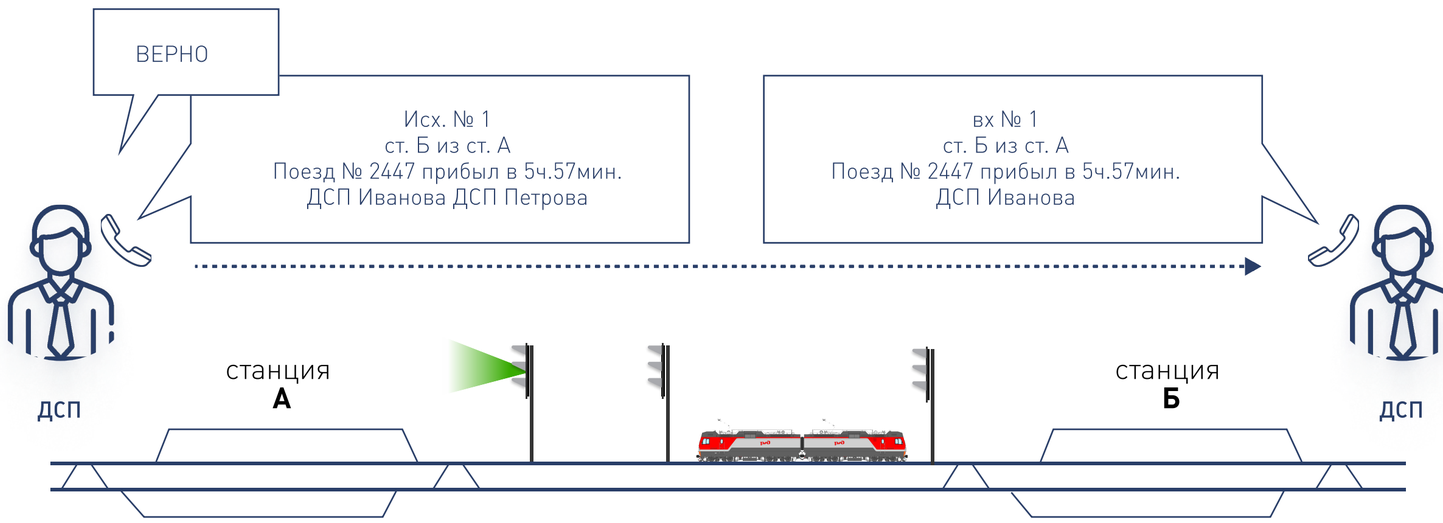
1. ПРИКАЗОМ ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА ГЛАВНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА ЗАКРЫВАЕТСЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ВСЕХ ПОЕЗДОВ, КРОМЕ ПОЕЗДА, ВЫЕЗЖАЮЩЕГО С ПРИМЫКАНИЯ

2. ПО УКАЗАНИЮ ДЕЖУРНОГО ПУТЕВОГО ПОСТА ПОЕЗД ВЫЕЗЖАЕТ НА ГЛАВНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА

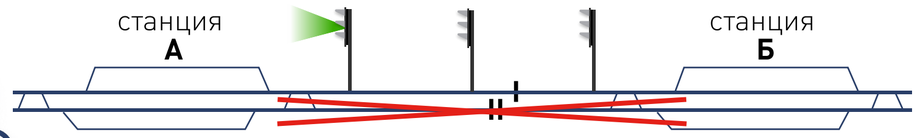
3. ПОЕЗД ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА ПРИМЫКАНИЕ, СТРЕЛКИ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ В НОРМАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

4. ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР ПЕРЕДАЁТ ПРИКАЗ ОБ ОТКРЫТИИ ПЕРЕГОНА ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ВСЕХ ПОЕЗДОВ

ПРИ ПРИЁМЕ И ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ ПЕРЕДАЧА ТЕЛЕФОНОГРАММ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПОДПУНКТАМИ 3 И 4 ПУНКТА 20 НАСТОЯЩЕГО ПОРЯДКА, ПРИЧЁМ ПОЛУЧЕННОЕ ОТ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПРИЁМА УВЕДОМЛЕНИЕ В СООТВЕТСТВИИ С ПОДПУНКТОМ 4 ПУНКТА 20 НАСТОЯЩЕГО ПОРЯДКА ДАЁТ ПРАВО НА ОТПРАВЛЕНИЕ СЛЕДУЮЩЕГО ПОЕЗДА ТОГО ЖЕ НАПРАВЛЕНИЯ



ЕСЛИ ПУТЬ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ЗАКРЫТ



ОБМЕН ТЕЛЕФОНОГРАММАМИ ПРОИСХОДИТ ПО ПРАВИЛАМ ОДНОПУТНОГО ДВИЖЕНИЯ

п.20, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34 ПОРЯДОК ПРИЁМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ, ДЕЖУРНОГО ПУТЕВОГО ПОСТА, ДЕЖУРНОГО ПО СТАНЦИИ ПРИБЫТИЯ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА НА ДВУХПУТНЫЙ ПЕРЕГОН, ОБОРУДОВАННЫЙ ПУТЕВЫМ ПОСТОМ

ПОСЛЕ ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДА НА ДВУХПУТНЫЙ ПЕРЕГОН, ОБОРУДОВАННЫЙ ПУТЕВЫМ ПОСТОМ, ДСП СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИЯ УВЕДОМЛЯЕТ ДЕЖУРНОГО ПУТЕВОГО ПОСТА ПО ФОРМЕ:

ДСП

«Поезд № ... отправился в... ч... минут ДСП (подпись)»

дежурный путевого поста

Если следующий межпостовой перегон ЗАНЯТ

1. задержать поезд у проходного светофора с запрещающим показанием до освобождения перегона
2. дождаться освобождения следующего межпостового перегона
3. открыть проходной сигнал
4. вручить машинисту бланк ДУ-50
5. после отправления поезда закрыть проходной сигнал
6. После отправления поезда уведомить ДСП соседних станций об отправлении поезда с поста

Если следующий межпостовой перегон свободен

ПРОХОДНОЙ СВЕТОФОР НА ПУТЕВОМ ПОСТУ НЕИСПРАВЕН

1. встретить поезд непосредственно у светофора
2. вручить машинисту бланк ДУ-50 на право дальнейшего следования, вверху которого сделать отметку:

«Светофор на посту неисправен»

3. после отправления поезда уведомить ДСП соседних станциий об отправлении поезда с поста

ПРОХОДНОЙ СВЕТОФОР НА ПУТЕВОМ ПОСТУ ИСПРАВЕН

1. открыть проходной сигнал
2. пропустить поезд без остановки
3. вручить машинисту бланк ДУ-50 на ходу
4. после проследования поезда закрыть проходной сигнал
5. уведомить ДСП соседних станций о проследовании поезда по форме:

«Поезд № ... проследовал в... ч... минут ДСП поста (подпись)»

ПОСЛЕ ПРИБЫТИЯ ПОЕЗДА ДСП СТАНЦИИ ПРИБЫТИЯ УВЕДОМЛЯЕТ ДЕЖУРНОГО ПУТЕВОГО ПОСТА ПО ФОРМЕ «ПОЕЗД № ... ПРИБЫЛ В... Ч... МИНУТ ДСП (ПОДПИСЬ)»

ИДП Прил.5
Лист П2.61

п.20, 22, 25, 26, 27, 28, 29, 31, 32, 34 ПОРЯДОК ПРИЁМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ ДСП СТАНЦИИ ОТПРАВЛЕНИИ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА ПО ПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ ОБРАТНО

1 ПОЛУЧИТЬ ОТ ДСП СОСЕДНЕЙ СТАНЦИИ ТЕЛЕФОНОГРАММУ О ПРИБЫТИИ НА СОСЕДНЮЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ РАНЕЕ ОТПРАВЛЕННОГО ПОЕЗДА

2 ВЫДАТЬ МАШИНИСТУ БЛАНК ДУ-50 С ДОБАВЛЕНИЕМ СЛОВ «ДО... КМ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ ОБРАТНО»

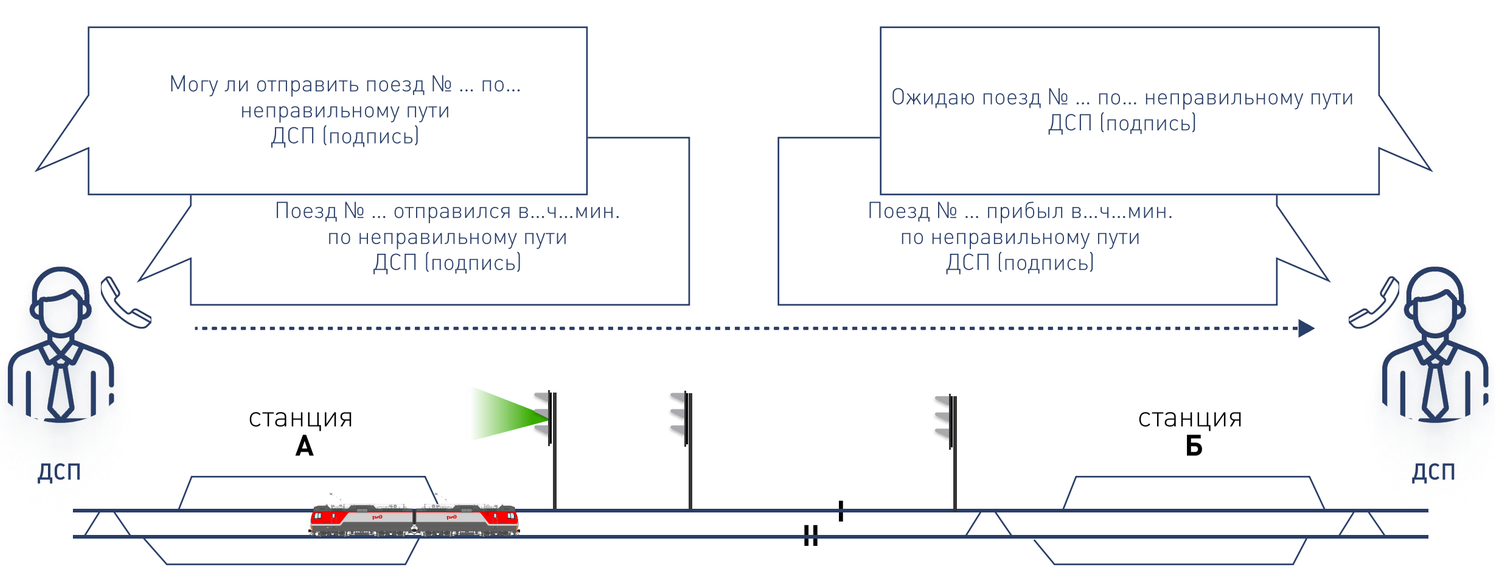
3 ПОСЛЕ ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДА ИЗВЕСТИТЬ ДСП СОСЕДНЕЙ СТАНЦИИ ТЕЛЕФОНОГРАММОЙ:

«Поезд № ... отправился в. ч... минут до... км с возвращением обратно
ДСП (подпись)»

4 ПОСЛЕ ВОЗВРАЩЕНИЯ ПОЕЗДА ИЗВЕСТИТЬ ДСП СОСЕДНЕЙ СТАНЦИИ ТЕЛЕФОНОГРАММОЙ:

«Поезд № ... возвратился в. ч... минут
ДСП (подпись)»

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА В ПОРЯДКЕ РЕГУЛИРОВКИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ (ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ПРИКАЗА ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО) ОБМЕН ТЕЛЕФОНОГРАММАМИ МЕЖДУ ДЕЖУРНЫМИ СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ПРОИЗВОДИТСЯ:



«Могу ли отправить поезд № ... по... неправильному пути
ДСП (подпись)»

)«Ожидаю поезд № ... по... неправильному пути
ДСП (подпись)»

По... неправильному пути

БЛАНК ДУ-50

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ

По I неправильному пути

Железнодорожная станция (штемпель) *Иваново*

«*10*» *июня* 20*22* г.

10 ч *40* минут

Выдана на поезд № *4302*

~~(толкачу поезд № _____)~~

Дежурный по железнодорожной станции *Сидорова*

ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА

По I неправильному пути

Железнодорожная станция (штемпель) *Иваново*

«*10*» *июня* 20*22* г.

10 ч *40* минут

Разрешаю поезду ~~(толкачу поезда)~~ № *4302* отправиться с *3* пути по *I* пути и следовать до входного сигнала станции *Кувшиново* ~~(до _____ км) с возвращением обратно.~~

Системы интервального регулирования не действуют.

Дежурный по железнодорожной станции *Сидорова*
(ненужное зачеркнуть)

ПРИЛОЖЕНИЕ №6
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ
ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ

п.1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ

1. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ (ВСЛЕД) ПРИ РЕЗКОМ УВЕЛИЧЕНИИ РАЗМЕРОВ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ С РАЗРЕШЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

2. ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ ПРИМЕНЯЕТСЯ ТОЛЬКО НА ЛИМИТИРУЮЩИХ ПРОПУСКНУЮ СПОСОБНОСТЬ ПЕРЕГОНАХ С ПЛАНОМ И ПРОФИЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМ ВИДИМОСТЬ НА РАССТОЯНИИ НЕ МЕНЕЕ ТОРМОЗНОГО ПУТИ, НЕ ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, А ТАКЖЕ НА ПЕРЕГОНАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, В СЛУЧАЯХ ПОВРЕЖДЕНИЯ УСТРОЙСТВ БЛОКИРОВКИ, ПОСЛЕ УСТАНОВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ

3. ПЕРЕЧЕНЬ ПЕРЕГОНОВ, НА КОТОРЫХ РАЗРЕШАЕТСЯ ОТПРАВЛЯТЬ ПОЕЗДА С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ, А ТАКЖЕ МАКСИМАЛЬНЫЕ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ОТПРАВЛЯЕМЫХ ВСЛЕД, И МИНИМАЛЬНЫЕ ПРОМЕЖУТКИ ВРЕМЕНИ МЕЖДУ ОТПРАВЛЯЕМЫМИ ПОЕЗДАМИ НА ТАКИХ ПЕРЕГОНАХ УСТАНАВЛИВАЮТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

4. ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ В СЛУЧАЯХ ПОДАЧИ ВАГОНОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, ПРИМЫКАЮЩИЕ НА ПЕРЕГОНЕ, А ТАКЖЕ ПРИ ДВИЖЕНИИ ЗА ОТПРАВЛЕННЫМ ПОЕЗДОМ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ С ПОСЛЕДУЮЩИМ ИХ ВОЗВРАЩЕНИЕМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

5. ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ РАСПОРЯДИТЕЛЬНЫМ АКТОМ (ДАЛЕЕ — ПРИКАЗ) ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, ПЕРЕДАВАЕМЫМ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ПЕРЕГОН

6. ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ МАШИНИСТ ПЕРВОГО ПОЕЗДА ДОЛЖЕН СЛЕДОВАТЬ СО СКОРОСТЬЮ, УСТАНОВЛЕННОЙ НА ПЕРЕГОНЕ. МАШИНИСТ ВТОРОГО ПОЕЗДА ДОЛЖЕН ВЕСТИ ПОЕЗД СО СКОРОСТЬЮ, УСТАНОВЛЕННОЙ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) С ОСОБОЙ БДИТЕЛЬНОСТЬЮ И ГОТОВНОСТЬЮ НЕМЕДЛЕННО ОСТАНОВИТЬСЯ, ЕСЛИ ВСТРЕТИТСЯ ПРЕПЯТСТВИЕ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО ДВИЖЕНИЯ

п.1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ (ВСЛЕД)

- пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами
- при движении вагонами вперёд
- если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне
- во время тумана, метели, ливневых дождей, ухудшающих видимость сигналов

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ

НА ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

ПРОИЗВОДИТСЯ ТОЛЬКО ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ ПО ПРАВИЛАМ, УСТАНОВЛЕННЫМ ДЛЯ ОДНОПУТНОГО ДВИЖЕНИЯ

ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ

НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ

ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ПРИКАЗА ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ДВИЖЕНИЯ ДИСПЕТЧЕРА ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ ПОЕЗДНОГО СВЯЗИ И ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ О ДВИЖЕНИИ ЭТИХ ПОЕЗДОВ НА ОДНОПУТНЫХ И ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ ПЕРЕДАЮТСЯ ПОЕЗДНЫЕ ТЕЛЕФОНОГРАММЫ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ

«Могу ли отправить поезд № ... и вслед за ним через... мин поезд № ...»

«Ожидаю поезд № ... и вслед за ним через... мин поезд № ...»

УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ОТПРАВЛЕНИИ И ПРИБЫТИИ КАЖДОГО ПОЕЗДА ПЕРЕДАЮТСЯ ПО ОБРАЗЦАМ № 3 И № 4

Форма № 3

«Поезд № ... отправился в...ч... минут

ДСП (подпись)»

Форма № 4

«Поезд № ... прибыл в...ч... минут

ДСП (подпись)»

п.1, 2, 3, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ

ЕСЛИ ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ ВСЛЕД ЗА ПЕРВЫМ ПОЕЗДОМ ОТПРАВЛЯЕТСЯ ПОЕЗД, КОТОРЫЙ ПОСЛЕ РАБОТЫ НА ПЕРЕГОНЕ ВОЗВРАЩАЕТСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ, ПЕРЕДАЮТСЯ ТЕЛЕФОНОГРАММЫ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ:

ПРИМЕР ЗАПОЛНЕНИЯ ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ, ВЫДАВАЕМОЙ МАШИНИСТУ **ПЕРВОГО** ПОЕЗДА

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507	Вслед – первый поезд Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507
«11» июня 2022 г.	«11» июня 2022 г.
15 ч 35 минут	15 ч 35 минут
Выдана на поезд № 3805	Разрешаю поезду (~~толкачу поезда~~) № 3805 отправиться с 5 пути по 1 пути и следовать до входного сигнала станции Соколовская (до ____ км) ~~с возвращением обратно.~~
(~~толкачу поезд~~ № ____)	Системы интервального регулирования не действуют.
Дежурный по железнодорожной станции Семенов	Дежурный по железнодорожной станции Семенов (ненужное зачеркнуть)

ПРИМЕР ЗАПОЛНЕНИЯ ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ, ВЫДАВАЕМОЙ МАШИНИСТУ **ВТОРОГО** ПОЕЗДА

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507	Вслед – второй поезд Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507
«11» июня 2022 г.	«11» июня 2022 г.
15 ч 55 минут	15 ч 55 минут
Выдана на поезд № 3807	Разрешаю поезду (~~толкачу поезда~~) № 3807 отправиться с 5 пути по 1 пути и следовать до ~~входного сигнала станции~~ ____ (до 39 км) с возвращением обратно. 616ч. 35мин
(~~толкачу поезд~~ № ____)	Системы интервального регулирования не действуют.
Дежурный по железнодорожной станции Семенов	Дежурный по железнодорожной станции Семенов (ненужное зачеркнуть)

«Поезд № ... отправился в... ч...минут до... км с возвращением обратно ДСП (подпись)»

ПРИМЕР ЗАПОЛНЕНИЯ ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ, ВЫДАВАЕМОЙ МАШИНИСТУ ВТОРОГО ПОЕЗДА, ВОЗВРАЩАЮЩЕГОСЯ С ПЕРЕГОНА НА СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507	Вслед – второй поезд Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507
«11» июня 2022 г.	«11» июня 2022 г.
15 ч 55 минут	15 ч 55 минут
Выдана на поезд № 3807	Разрешаю поезду (~~толкачу поезда~~) № 3807 отправиться с 5 пути по 1 пути и следовать до ~~входного сигнала станции~~ ____ (до 39 км) с возвращением обратно. 616ч. 35мин
(~~толкачу поезд~~ № ____)	Системы интервального регулирования не действуют.
Дежурный по железнодорожной станции Семенов	Дежурный по железнодорожной станции Семенов (ненужное зачеркнуть)

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ ПОЕЗДА С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ, КОГДА ВТОРОЙ ПОЕЗД ВОЗВРАЩАЕТСЯ С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ, ПЕРВОМУ ПОЕЗДУ ВЫДАЁТСЯ ЖЕЗЛ, А ВТОРОМУ — КЛЮЧ-ЖЕЗЛ.
МАШИНИСТАМ ОБОИХ ПОЕЗДОВ ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ЛИЧНО ИЛИ ЧЕРЕЗ РАБОТНИКА, УКАЗАННОГО В ТРА СТАНЦИИ ВРУЧАЕТ ВМЕСТЕ С ЖЕЗЛОМ И КЛЮЧОМ-ЖЕЗЛОМ ПУТЕВЫЕ ЗАПИСКИ НА БЛАНКАХ ФОРМЫ ДУ-50

ПРИЛОЖЕНИЕ №7
К ИДП

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ

п.1, 2, 3 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРОИЗВОДИТСЯ

НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ

по письменным извещениям

НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ

с разграничением временем, установленным владельцем инфраструктуры, владельцем путей необщего пользования на проследование поездом перегона между железнодорожными станциями

ЗАНЯТИЕ ПОЕЗДОМ ПЕРЕГОНА ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ПРОИЗВОДИТСЯ НА ОСНОВАНИИ РАЗРЕШЕНИЯ НА БЛАНКЕ ДУ-56.

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-56)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ
№ 07
«11» июня 2022 г.
Железнодорожная станция
(штемпель)
Щелково 235507
Выдано на поезд № 3307
Дежурный по железнодорожной станции Семенов
~~посту~~

РАЗРЕШЕНИЕ № 07
«11» июня 2022 г.
Железнодорожная станция (штемпель)
Щелково 235507
Разрешаю поезду № 3307 отправиться с железнодорожной
станции Щелково
~~поста~~
и следовать до входного светофора станции
Соколовская
~~поста~~
при закрытом выходном светофоре.
~~проходном~~
Все системы интервального регулирования и связи прерваны.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
О прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда сведения ~~имеются~~ не имеются
Дежурный по железнодорожной станции Семенов
~~посту~~

ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОТПРАВЛЯТЬ ПОЕЗДА:

- с опасными грузами класса 1 (ВМ), с негабаритными грузами, соединённые, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые машинистом без помощника машиниста
- с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов
- следующие на примыкание на перегоне

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО ПИСЬМЕННЫМ ИЗВЕЩЕНИЯМ ИЛИ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ВРЕМЕНЕМ, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ В СЛУЧАЯХ, КОГДА ПЕРЕГОВОРЫ О ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ МЕЖДУ ДСП СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПЕРЕГОН, НЕВОЗМОЖНО ОСУЩЕСТВИТЬ НИ ПО ОДНОМУ ИЗ ИМЕЮЩИХСЯ В ИХ РАСПОРЯЖЕНИИ ВИДОВ СВЯЗИ

ДСП → приготавливает маршрут отправления поезда → заполняет разрешение на бланке формы ДУ-56 с двумя красными полосами → передаёт лично → работник, указанный в ТРА станции → машинист локомотива отправляющегося поезда → проследование поездом запрещающего показания выходного (маршрутного) светофора с последующим занятием перегона

ИДП Прил.7
Лист П2.68

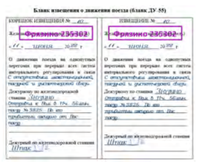
п.7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18 ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ

ПЕРЕСЫЛКА ПИСЬМЕННЫХ ИЗВЕЩЕНИЙ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ СТАНЦИЯМИ НАЧИНАЕТСЯ С ПЕРВЫМ ПОЕЗДОМ, ОТПРАВЛЯЕМЫМ НА ПЕРЕГОН ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ

ДУ-56

машинист ведущего локомотива

+



ДУ-55

смежная железнодорожная станция

ПИСЬМЕННОЕ ИЗВЕЩЕНИЕ НА БЛАНКЕ ДУ-55, РЕКОМЕНДУЕМЫЙ ОБРАЗЕЦ КОТОРОГО ПРИВЕДЁН В ПРИЛОЖЕНИИ № 25 К ИНСТРУКЦИИ, О ПОРЯДКЕ ДАЛЬНЕЙШЕГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, СЛЕДУЮЩИМ СОДЕРЖАНИЕМ:

СОДЕРЖАНИЕ ИЗВЕЩЕНИЯ «А»

«Отправил к вам в... ч... минут поезд № ... По прибытии его ожидаю от вас поезд. ДСП...»

СОДЕРЖАНИЕ ИЗВЕЩЕНИЯ «Б»

«Отправил к вам в... ч... минут поезд № ..., после которого в... ч... минут отправляю ещё поезд № ... ДСП...»

СОДЕРЖАНИЕ ИЗВЕЩЕНИЯ «В»

«Ожидаю от вас поезд. ДСП...»

ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИЗВЕЩЕНИЯ «А», «Б» ИЛИ «В» ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО ПИСЬМЕННЫМ ИЗВЕЩЕНИЯМ СЧИТАЕТСЯ УСТАНОВЛЕННЫМ

ПОСЛЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО ЭТИМ СИСТЕМАМ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ АКТОМ (ДАЛЕЕ — ПРИКАЗ) ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, КОТОРЫЙ ОБЯЗАН ПРЕДВАРИТЕЛЬНО ПРОВЕРИТЬ СВОБОДНОСТЬ ПЕРЕГОНА

ЕСЛИ СИСТЕМЫ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ВОССТАНОВЛЕНЫ РАНЕЕ, ЧЕМ ДИСПЕТЧЕРСКАЯ СВЯЗЬ

ДСП, пользующийся правом отправления поездов в преимущественном направлении

«На перегоне между станциями движение поездов устанавливается по... (указывается система интервального регулирования движения поездов). Последним прибыл от вас поезд № ... Отправлен к вам поезд № ... ДСП...»

«Последним прибыл от вас поезд № ... Отправлен к вам поезд № ..., перегон свободен. ДСП...»

ДСП смежной станции

ПОСЛЕ ОБМЕНА ЭТИМИ ТЕЛЕФОНОГРАММАМИ ДЕЖУРНЫЕ ОБЕИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ПЕРЕХОДЯТ К РУКОВОДСТВУ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ ПРИ ПОСРЕДСТВЕ ОСНОВНЫХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ И СВЯЗИ

п.7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18 ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ, СЛЕДУЮЩИХ В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ, ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ ЧЕРЕЗ ПРОМЕЖУТОК ВРЕМЕНИ, НЕОБХОДИМЫЙ ДЛЯ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ВПЕРЕДИ ОТПРАВЛЕННЫМ ПОЕЗДОМ ВСЕГО МЕЖСТАНЦИОННОГО ПЕРЕГОНА, С ПРИБАВЛЕНИЕМ

+ 3 МИН

ПУТЕВЫЕ ПОСТЫ, ДЕЙСТВОВАВШИЕ ДО ПЕРЕРЫВА СВЯЗИ КАК РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ, УЧАСТИЯ В ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ НЕ ПРИНИМАЮТ

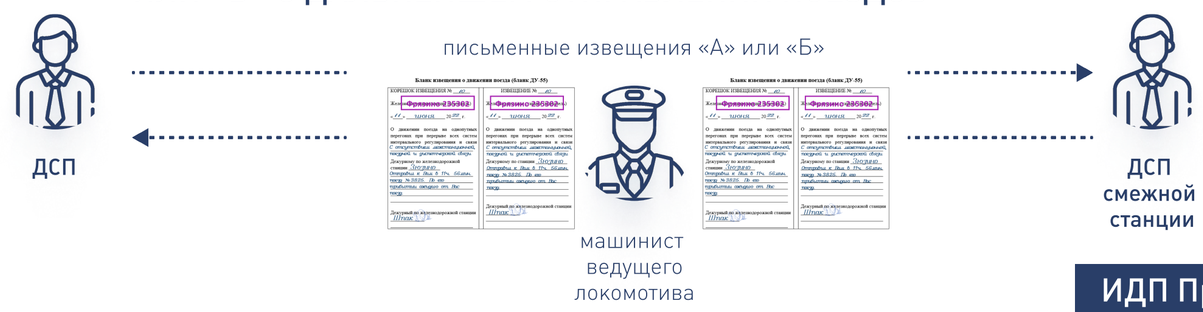
ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ (БЛОК-ПОСТА) ПОСЛЕ УБОРКИ ПОЕЗДА НА ПРИМЫКАНИЕ

ОБЯЗАН УСТАНОВИТЬ СТРЕЛКУ ПРИМЫКАНИЯ В НОРМАЛЬНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ (ПО ГЛАВНОМУ ПУТИ)

НЕ ДОПУСКАТЬ ВЫХОДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ГЛАВНЫЙ ПУТЬ ДО ВОССТАНОВЛЕНИЯ СВЯЗИ С ДЕЖУРНЫМИ СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ

В ТЕЧЕНИЕ ПЕРЕРЫВА ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ПОЕЗДА ОТПРАВЛЯЮТСЯ ПО РАЗРЕШЕНИЯМ НА БЛАНКЕ ДУ-56.

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НЕПРЕРЫВНОГО ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ДРУГ С ДРУГОМ, ДСП СМЕЖНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ВПРЕДЬ ДО ВОССТАНОВЛЕНИЯ ДЕЙСТВИЯ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ОБЯЗАНЫ ПЕРЕСЫЛАТЬ С МАШИНИСТОМ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА КАЖДОГО ПОЕЗДА В ОБОИХ НАПРАВЛЕНИЯХ ПИСЬМЕННЫЕ ИЗВЕЩЕНИЯ «А» ИЛИ «Б» О ДАЛЬНЕЙШЕМ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ



ЖУРНАЛ ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ

К ст. _____ ДУ-47

Номера телефонограмм		Время передачи или приема		СОДЕРЖАНИЕ	Расписка оператора в передаче и приеме и дежурного по станции в прочтении
исх.од.	вход.	час.	мин.		
1	2	3	4	5	6

ИЗВЕЩЕНИЯ «А», «Б» И «В» НА ОБЕИХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ ЗАПИСЫВАЮТСЯ В ЖУРНАЛ ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ

ПЕРЕХОД НА ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПОСРЕДСТВЕ ПИСЬМЕННЫХ ИЗВЕЩЕНИЙ ОФОРМЛЯЕТСЯ В ЖУРНАЛЕ ПОЕЗДНЫХ ТЕЛЕФОНОГРАММ ЗАПИСЬЮ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ:

«Дата...,... ч... минут. В связи с перерывом действия систем интервального регулирования движения поездов и связи на перегоне..... движение поездов установлено при посредстве письменных извещений.
ДСП... (название станции и подпись)».

ИДП Прил.7
Лист П2.70

п.7, 8, 9, 10, 11, 15, 16, 17, 18 ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ

НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ ПРИ ПЕРЕРЫВЕ ДЕЙСТВИЯ ВСЕХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ПОЕЗДА ОТПРАВЛЯЮТСЯ ПО ПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ИХ ВРЕМЕНЕМ, ПОЛОЖЕННЫМ ПО РАСПИСАНИЮ ДЛЯ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОМ ПЕРЕГОНА, С ПРИБАВЛЕНИЕМ

+ 3 МИН

ЕСЛИ В МОМЕНТ ПЕРЕРЫВА СВЯЗИ БЛОКИРОВКА БЫЛА УСТАНОВЛЕНА В СООТВЕТСТВУЮЩЕМ НАПРАВЛЕНИИ

ДСП

согласие на отправление поезда со смежной железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути

перерыв действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи

прибытие поезда на железнодорожную станцию

ДСП

перед отправлением первого поезда по правильному железнодорожному пути должен убедиться в свободности перегона от встречных поездов

ПРИ НАЛИЧИИ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ СТАНЦИЯМИ ПУТЕВЫХ ПОСТОВ, ДЕЙСТВОВАВШИХ ДО ПЕРЕРЫВА СВЯЗИ КАК РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ ПЕРЕГОНА, ЭТИ ПОСТЫ ОСТАЮТСЯ ДЕЙСТВУЮЩИМИ И ПРИ ПЕРЕРЫВЕ СВЯЗИ

ПОСЛЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И СВЯЗИ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО ЭТИМ ВИДАМ СВЯЗИ ВОЗОБНОВЛЯЕТСЯ

ПРИКАЗОМ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

ПРИ ОТСУТСТВИИ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ — КАЖДОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИЕЙ ПО ПРАВИЛЬНОМУ ДЛЯ НЕЁ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖН ОМУ ПУТИ

ДЛЯ ВЫЯСНЕНИЯ СВОБОДНОСТИ ПЕРЕГОНА В СЛУЧАЯХ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ В ПУНКТАХ 5, 6, 8, 17 НАСТОЯЩЕГО ПОРЯДКА, ДЕЖУРНОМУ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ РАЗРЕШАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ЛЮБУЮ ВОЗМОЖНОСТЬ

1. переговоры с дежурным смежной железнодорожной станции по устройствам технологической железнодорожной электросвязи
2. переговоры с дежурным смежной железнодорожной станции по ремонтно-оперативной радиосвязи
3. автотранспортные средства, съёмные автодрезины
4. одиночные локомотивы (п.8 настоящего Порядка)

ПРИЛОЖЕНИЕ №8
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНЫХ И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЙ НА ПЕРЕГОНЕ

п.1, 2, 5, 6, 7, 10, 11 ОТПРАВЛЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

Восстановительные и пожарные поезда

Специальный самоходный подвижной состав

Вспомогательные локомотивы

НАЗНАЧАЮТСЯ НА ОСНОВАНИИ

требования о помощи (письменного, переданного по устройствам технологической железнодорожной электросвязи), полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда

требования работников подразделений

- ○ железнодорожного пути
- ○ электроснабжения
- ○ связи
- ○ железнодорожной автоматики и телемеханики

ПРИКАЗ ПОЕЗДНОГО ДИСПЕТЧЕРА

ОТПРАВЛЕНИЕ И СЛЕДОВАНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ И ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ К МЕСТУ НАЗНАЧЕНИЯ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ЛОКАЛЬНЫМ АКТОМ (ДАЛЕЕ — ПРИКАЗ) ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА

машинист локомотива

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) ж.д. ст. Царицыно

«14» июня 2022 г.

Разрешено поезду № 4702/57
с локомотивом № 2М62У-0144
отправиться на перегон Люблино–Царицыно по 1 гл. непр. пути
до 17ПК7 км для оказания помощи остановившемуся поезду №57 и вывода на станцию Царицыно

Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по станции Иванов (подпись)

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель) ж.д. ст. Царицыно

«14» июня 2022 г.

Разрешаю поезду № 4702/57
с локомотивом № 2М62У-0144
отправиться на перегон Люблино–Царицыно по 1 гл. непр. пути
до 17ПК7 км для оказания помощи остановившемуся поезду №57 и вывода на станцию Царицыно

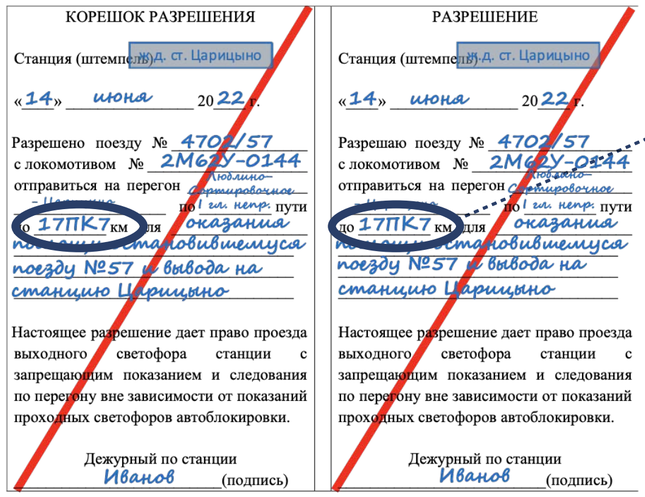
Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по станции Иванов (подпись)

ПРИКАЗ

поездной диспетчер

ПРИ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ



МЕСТО (КИЛОМЕТР И ПИКЕТ), ДО КОТОРОГО ДОЛЖЕН СЛЕДОВАТЬ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ, ПОЖАРНЫЙ ПОЕЗД ИЛИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ЛОКОМОТИВ

п.1, 2, 5, 6, 7, 10, 11 ОТПРАВЛЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

машинист

МАШИНИСТ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПОЕЗДА, ПОЖАРНОГО ПОЕЗДА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН ОБЯЗАН:

1 ОСТАНОВИТЬ ПОЕЗД, ПО ВОЗМОЖНОСТИ, НА ПЛОЩАДКЕ И ПРЯМОМ УЧАСТКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, ЕСЛИ НЕ ТРЕБУЕТСЯ ЭКСТРЕННОЙ ОСТАНОВКИ

2 ПРИВЕСТИ В ДЕЙСТВИЕ АВТОТОРМОЗА ПОЕЗДА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ТОРМОЗ ЛОКОМОТИВА, НА СПЕЦИАЛЬНОМ САМОХОДНОМ ПОДВИЖНОМ СОСТАВЕ — АВТОТОРМОЗА, А ПРИ НАЛИЧИИ ПРИБОРОВ УПРАВЛЕНИЯ И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ТОРМОЗ

3 НЕМЕДЛЕННО ОБЪЯВИТЬ ПО РАДИОСВЯЗИ ОБ ОСТАНОВКЕ МАШИНИСТАМ ПОЕЗДОВ, СЛЕДУЮЩИХ ПО ПЕРЕГОНУ, И ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ НЕМЕДЛЕННО ДОЛОЖИТЬ ОБ ЭТОМ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ

4 ВЫЯСНИТЬ ПРИЧИНЫ ОСТАНОВКИ И ВОЗМОЖНОСТЬ ДАЛЬНЕЙШЕГО СЛЕДОВАНИЯ, ЕСЛИ ОСТАНОВКА ПОЕЗДА НЕ СВЯЗАНА С ЗАДЕРЖКОЙ У СВЕТОФОРА С ЗАПРЕЩАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ

п.1, 2, 5, 6, 7, 10, 11 ОТПРАВЛЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

5 ПРИВЕСТИ В ДЕЙСТВИЕ СТОЯНОЧНЫЙ ТОРМОЗ И ПОДАТЬ СИГНАЛ ДЛЯ ПРИВЕДЕНИЯ В ДЕЙСТВИЕ ИМЕЮЩИХСЯ В СОСТАВЕ СТОЯНОЧНЫХ ТОРМОЗОВ, ЕСЛИ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДА НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ВОЗОБНОВЛЕНО В ТЕЧЕНИЕ 20 МИНУТ И БОЛЕЕ И НЕТ ВОЗМОЖНОСТИ УДЕРЖАТЬ ПОЕЗД НА МЕСТЕ НА АВТОТОРМОЗАХ

- Восстановительные и пожарные поезда
- Специальный самоходный подвижной состав
- Вспомогательные локомотивы

привести в действие стояночный тормоз +

проводник; руководителем работ в хозяйственном поезде; кондуктор

подать сигнал

20 мин.

ГДЕ

~~проводник~~ ~~руководителем работ в хозяйственном поезде~~ ~~кондуктор~~

ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ДОЛЖЕН

- уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве (мотор-вагонном подвижном составе) тормозные башмаки
- при отсутствии тормозных башмаков привести в действие стояночные тормоза вагонов

Локальный нормативный акт владельца инфраструктуры

6 СООБЩИТЬ ПО ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ ИЛИ УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ ДЕЖУРНОМУ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИЛИ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ О ПРИЧИНАХ ОСТАНОВКИ И НЕОБХОДИМЫХ МЕРАХ ПО ЛИКВИДАЦИИ ВОЗНИКШИХ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ

~~радиостанция~~

машинист → ближайший пункт, имеющий телефонную связь

проводник; кондуктор; руководителем работ в хозяйственном поезде; помощник машиниста

7 СОВМЕСТНО СО ВСЕМИ РАБОТНИКАМИ, ОБСЛУЖИВАЮЩИМИ ПОЕЗД, ПРИНЯТЬ МЕРЫ К УСТРАНЕНИЮ ВОЗНИКШЕГО ПРЕПЯТСТВИЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ, А В НЕОБХОДИМЫХ СЛУЧАЯХ ОБЕСПЕЧИТЬ ОГРАЖДЕНИЕ ПОЕЗДА И СМЕЖНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

п.1, 2, 5, 6, 7, 10, 11 ОТПРАВЛЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

ПОЕЗД, ОСТАНОВИВШИЙСЯ НА ПЕРЕГОНЕ, ДОЛЖЕН БЫТЬ ОГРАЖДЁН В СЛУЧАЯХ:

- затребования восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива для оказания помощи пассажирскому поезду (немедленно после затребования)
- остановки поезда при отправлении поезда при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов и связи (немедленно после остановки)

Получение разрешения на движение на закрытый перегон (бланк белого цвета с красной полосой по диагонали)

Скорость следования вагонами вперёд, при нахождении работника на переднем по ходу движения вагоне и наличии связи с ним, не должна превышать 40 км/ч. При невыполнении данного требования скорость не более 25 км/ч.

За 2 км до места, указанного в разрешении на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали, обязан принять меры **к снижению скорости до 20 км/час** и следовать с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием.

Поезд остановить в месте, указанном в разрешении, и в дальнейшем действовать по указанию руководителя работ.

Сопровождение восстановительного или пожарного поезда

ДСП/ДС/ДСЗ

НА УЧАСТКЕ, ОБОРУДОВАННОМ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ ДОПУСКАЕТСЯ ОТПРАВЛЕНИЕ НЕ БОЛЕЕ ОДНОГО ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОН ДО ВСТУПЛЕНИЯ НА ДЕЖУРСТВО РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, НА КОТОРЫХ ВОЗЛОЖЕНО ВЫПОЛНЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ ПО ПРИЁМУ И ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДОВ

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ РАБОТНИКОВ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОН

ДГП

приказ об отправлении восстановительных и пожарных поездов

дежурный по депо

машинист восстановительного поезда

Не позднее чем через **40 минут** после выпуска приказа машинист следует с максимальной скоростью, разрешённой в соответствие с приказом ЦЗ-1, утверждённого распоряжением ОАО «РЖД» от 14.02.2020 г. N°319/р

- Специальный самоходный подвижной состав
- Восстановительные и пожарные поезда
- Вспомогательные локомотивы

поездной диспетчер

«Машинисту поезда № ... разрешаю отправиться с... пути станции... на перегон... по... пути до... км для оказания помощи поезду № ... с прибытием (возвращением) на станцию... ДНЦ...»

«Машинисту пожарного поезда № ... разрешаю отправиться с... пути станции... на перегон... по... пути до... км пк... для тушения пожара с прибытием (возвращением) на станцию... ДНЦ...»

машинист поезда

п.1, 2, 5, 6, 7, 10, 11 ОТПРАВЛЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

МАШИНИСТ ВОССТАНОВИТЕЛЬНОГО, ПОЖАРНОГО ПОЕЗДА, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА **ЗА 2 КМ** ОТ МЕСТА, УКАЗАННОГО В РАЗРЕШЕНИИ НА БЛАНКЕ ДУ-64, ОБЯЗАН:

НЕ ДОЕЗЖАЯ ДО ПОЕЗДА, С КОТОРОГО ЗАТРЕБОВАНА ПОМОЩЬ ИЛИ ДО МЕСТА, УКАЗАННОГО В БЛАНКЕ ДУ-64, ГДЕ НЕОБХОДИМО ВЫПОЛНИТЬ РАБОТЫ ПО ВОССТАНОВЛЕНИЮ ДВИЖЕНИЯ, МАШИНИСТ ДОЛЖЕН ОСТАНОВИТЬ ПОЕЗД И ДЕЙСТВОВАТЬ В ДАЛЬНЕЙШЕМ ПО УКАЗАНИЮ ЛИЦА, РУКОВОДЯЩЕГО ВОССТАНОВЛЕНИЕМ ДВИЖЕНИЯ

1. принять меры к снижению скорости
2. следовать далее с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться перед препятствием

ДУ-64 — РАЗРЕШЕНИЕ НА ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА НА ЗАКРЫТЫЙ ПЕРЕГОН

Форма ДУ – 64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) ст.Рябинушка
«29» апреля 2018г
азрешаю поезду № *4302/3491*
с локомотивом № *ГЭ3 – 21*
отправиться на перегон
Рябинушка – Калач по *1*
пути до *425 ПК 6* км для
вывода с перегона состава поезда № 3491 на станцию Калач.

Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки

Дежурный по станции *Иванов*

(бланк белого цвета с красной

Форма ДУ – 64

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель) ст.Рябинушка
«29» апреля 2018г
Разрешаю поезду № *4302/3491*
с локомотивом № *ГЭ3 – 21*
отправиться на перегон
Рябинушка – Калач по *1*
пути до *425 ПК 6* км для
вывода с перегона состава поезда № 3491 на станцию Калач.

Настоящее разрешение дает право проезда выходного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки

Дежурный по станции *Иванов*

(бланк белого цвета с красной

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

после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 **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 автоматической блокировкой, 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

после остановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 **со скоростью не более** **20** км/ч

НЕ ДОЕЗЖАЯ ДО ПОЕЗДА, С КОТОРОГО ЗАТРЕБОВАНА ПОМОЩЬ, МАШИНИСТ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ЛОКОМОТИВА ДОЛЖЕН ОСТАНОВИТЬСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПОДПУНКТАМИ 1–3 ПУНКТА 7 НАСТОЯЩЕГО ПОРЯДКА И СОГЛАСОВАТЬ СВОИ ДЕЙСТВИЯ С МАШИНИСТОМ, ЗАТРЕБОВАВШИМ ПОМОЩЬ

п.1, 2, 5, 6, 7, 10, 11 ОТПРАВЛЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ПЕРЕГОН

машинист

ПРИ РАЗЪЕДИНЕНИИ (РАЗРЫВЕ) ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ МАШИНИСТ ОБЯЗАН:

1. **НЕМЕДЛЕННО СООБЩИТЬ О СЛУЧИВШЕМСЯ ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ МАШИНИСТАМ ПОЕЗДОВ, СЛЕДУЮЩИХ ПО ПЕРЕГОНУ, И ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, КОТОРЫЕ НЕМЕДЛЕННО ДОКЛАДЫВАЮТ ОБ ЭТОМ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ**
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 БДИТЕЛЬНОСТЬЮ, ЧТОБЫ ПРИ СОУДАРЕНИИ ВАГОНОВ СКОРОСТЬ НЕ ПРЕВЫШАЛА 3 КМ/Ч**
3. **ПОВРЕЖДЁННЫЕ 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 ЗАКРЕПИТЬ, ОСТАВШУЮСЯ БЕЗ ЛОКОМОТИВА ЧАСТЬ ПОЕЗДА ТОРМОЗНЫМИ БАШМАКАМИ И СТОЯНОЧНЫМИ ТОРМОЗАМИ.

ПОСЛЕ СЦЕПЛЕНИЯ РАЗЪЕДИНИВШИХСЯ ЧАСТЕЙ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ПО НОМЕРУ ХВОСТОВОГО ВАГОНА И НАЛИЧИЮ НА НЕМ ПОЕЗДНОГО СИГНАЛА ДОЛЖЕН УБЕДИТЬСЯ В ЦЕЛОСТНОСТИ СОСТАВА

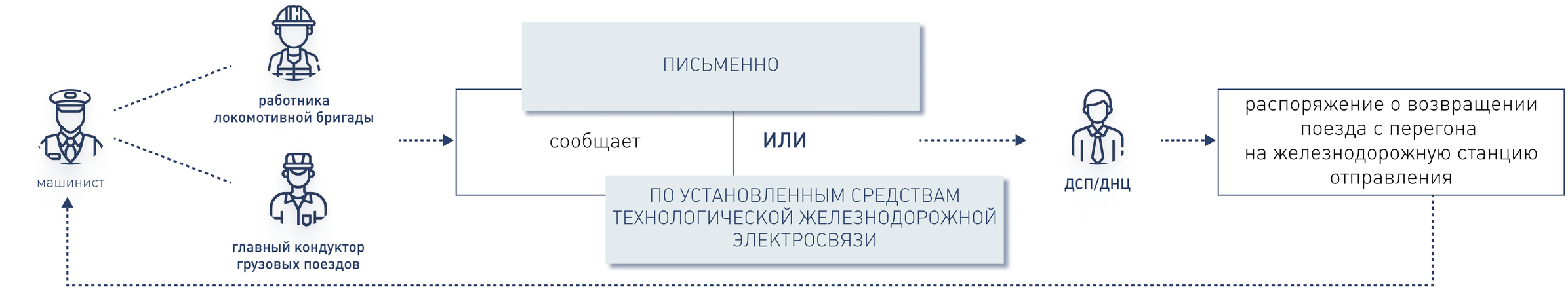
ПЕРЕД ВОЗОБНОВЛЕНИЕМ ДВИЖЕНИЯ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ОТПУЩЕНЫ СТОЯНОЧНЫЕ ТОРМОЗА, ПРОИЗВЕДЕНО СОКРАЩЁННОЕ ОПРОБОВАНИЕ АВТОТОРМОЗОВ, ИЗЪЯТЫ ТОРМОЗНЫЕ БАШМАКИ ИЗ-ПОД ВАГОНОВ

НЕ ДОПУСКАЕТСЯ СОЕДИНЯТЬ ЧАСТИ ПОЕЗДА НА ПЕРЕГОНЕ

- в условиях недостаточной и ограниченной видимости, когда сигналы трудно различимы
- если отцепившаяся часть находится на участке железнодорожного пути, имеющем спуск с уклоном круче 0,0025 в сторону, совпадающую с направлением соединения

п.15, 16, 17 ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ

ЕСЛИ ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ НА ПЕРЕГОНЕ У ПОЕЗДА ОТСУТСТВУЕТ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРОДОЛЖАТЬ ДВИЖЕНИЕ ВПЕРЁД И ЕГО НЕОБХОДИМО ВОЗВРАТИТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ



ПОЛУЧИВ ТАКОЕ СООБЩЕНИЕ, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ЗАКРЫВАЕТ ПЕРЕГОН (СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА) И УСТАНАВЛИВАЕТ ПОРЯДОК ВОЗВРАЩЕНИЯ ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ

ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ЛОКОМОТИВОМ

ОСТАНОВИВШИЙСЯ ПОЕЗД (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПАССАЖИРСКОГО, НЕ ОБОРУДОВАННОГО ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КАБИНОЙ УПРАВЛЕНИЯ В ХВОСТЕ СОСТАВА) ДОПУСКАЕТСЯ ОСАДИТЬ БЕЗ ВСПОМОГАТЕЛЬНОГО ЛОКОМОТИВА ДО ВХОДНОГО СИГНАЛА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИЛИ ДО СИГНАЛЬНОГО ЗНАКА «ГРАНИЦА СТАНЦИИ»

п.15, 16, 17 ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ

ОТПРАВЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ ВКЛЮЧАЯ ОТДЕЛЬНЫЕ ЕДИНИЦЫ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

НА ПЕРЕГОН (ИЛИ ПУТЬ ПЕРЕГОНА), ЗАКРЫТЫЙ ДЛЯ РЕМОНТА СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ, ПРОИЗВОДИТСЯ ПО БЛАНКУ ФОРМЫ ДУ-64

РАЗРЕШЕНИЕ, ВЫДАВАЕМОЕ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА НА ЗАКРЫТЫЙ ПЕРЕГОН ДЛЯ РЕМОНТА СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ

Форма ДУ – 64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) ст.Рябинушка
«26» апреля 2018г
Разрешаю поезду № 5202/5201
с локомотивом № 6787
отправиться на перегон
Рябинушка – Калач по 1
пути до 3039 км ПК 7 для
проведения работ по ремонту пути
и последующего возвращения
на станцию Рябинушка по указанию
руководителя работ ПДС Песцова
Настоящее разрешение дает
право проезда выходного сигнала
станции с запрещающим показанием
и следования по перегону вне
зависимости от показаний проходных
светофоров автоблокировки

Дежурный по станции Иванов
(бланк белого цвета с красной
полосой по диагонали)

Форма ДУ – 64

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель) ст.Рябинушка
«26» апреля 2018г
Разрешаю поезду № 5202/5201
с локомотивом № 6787
отправиться на перегон
Рябинушка – Калач по 1
пути до 3039 км ПК 7 для
проведения работ по ремонту пути
и последующего возвращения
на станцию Рябинушка по указанию
руководителя работ ПДС Песцова
Настоящее разрешение дает
право проезда выходного сигнала
станции с запрещающим показанием
и следования по перегону вне
зависимости от показаний проходных
светофоров автоблокировки

Дежурный по станции Иванов
(бланк белого цвета с красной
полосой по диагонали)

В СООТВЕТСТВИИ С ЗАЯВКОЙ РУКОВОДИТЕЛЯ РАБОТ В РАЗРЕШЕНИИ УКАЗЫВАЕТСЯ МЕСТО (КИЛОМЕТР И ПИКЕТ) ПЕРВОНАЧАЛЬНОЙ ОСТАНОВКИ КАЖДОГО ПОЕЗДА И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ СТАНЦИЯ ПРИБЫТИЯ (ВОЗВРАЩЕНИЯ) ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ ПО УКАЗАНИЮ РУКОВОДИТЕЛЯ РАБОТ

ОТПРАВЛЕНИЕ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ ПОЕЗДОВ, ОТДЕЛЬНЫХ ЕДИНИЦЫ СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПОЖАРНЫХ ПОЕЗДОВ, ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ЛОКОМОТИВОВ

НА ПЕРЕГОН, ЗАКРЫВАЕМЫЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ВСЕХ ДРУГИХ ПОЕЗДОВ.МАШИНИСТУ ЛОКОМОТИВА ВЫДАЁТСЯ РАЗРЕШЕНИЕ НА БЛАНКЕ БЕЛОГО ЦВЕТА С КРАСНОЙ ПОЛОСОЙ ПО ДИАГОНАЛИ (БЛАНК ФОРМЫ ДУ-64).

РАЗРЕШЕНИЕ, ВЫДАВАЕМОЕ ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА НА ЗАКРЫТЫЙ ПЕРЕГОН ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ

Форма ДУ – 64

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) ст.Рябинушка
«29» апреля 2018г
Разрешаю поезду № 4302/3491
с локомотивом № ТЭ3 – 21
отправиться на перегон
Рябинушка – Калач по 1
пути до 425 ПК 6 км для
выводас перегона состава поезда
№ 3491 на станцию Калач.
Настоящее разрешение дает
право проезда выходного сигнала
станции с запрещающим показанием
и следования по перегону вне
зависимости от показаний проходных
светофоров автоблокировки

Дежурный по станции Иванов
(бланк белого цвета с красной

Форма ДУ – 64

РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель) ст.Рябинушка
«29» апреля 2018г
Разрешаю поезду № 4302/3491
с локомотивом № ТЭ3 – 21
отправиться на перегон
Рябинушка – Калач по 1
пути до 425 ПК 6 км для
выводас перегона состава поезда
№ 3491 на станцию Калач.
Настоящее разрешение дает
право проезда выходного сигнала
станции с запрещающим показанием
и следования по перегону вне
зависимости от показаний проходных
светофоров автоблокировки

Дежурный по станции Иванов
(бланк белого цвета с красной

В НЕМ НА ОСНОВАНИИ ТРЕБОВАНИЯ И В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТОГО, С КАКОЙ СТОРОНЫ (С ГОЛОВЫ ИЛИ ХВОСТА) ОКАЗЫВАЕТСЯ ПОМОЩЬ, ДОЛЖНО БЫТЬ УКАЗАНО ТОЧНОЕ МЕСТО (КИЛОМЕТР И ПИКЕТ), ДО КОТОРОГО ДОЛЖЕН СЛЕДОВАТЬ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЙ, ПОЖАРНЫЙ ПОЕЗД ИЛИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ЛОКОМОТИВ

п.15, 16, 17 ВОЗВРАЩЕНИЕ ПОЕЗДА С ПЕРЕГОНА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ

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
- уполномоченный владельцем инфраструктуры (жд путей необщего пользования) работник по указанию машиниста

ПРИ ОТСУТСТВИИ СПЕЦИАЛЬНОЙ ПОДНОЖКИ, ПЕРЕХОДНОЙ ПЛОЩАДКИ ИЛИ ТАМБУРА ВАГОНА

РАЗРЕШАЕТСЯ ИДТИ ПО ОБОЧИНЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ВПЕРЕДИ ОСАЖИВАЕМОГО СОСТАВА ПОЕЗДА, ПОДДЕРЖИВАЯ ПОСТОЯННУЮ СВЯЗЬ С МАШИНИСТОМ ПОЕЗДА ЧЕРЕЗ НОСИМУЮ РАДИОСТАНЦИЮ

ОСАЖИВАНИЕ С ПЕРЕГОНА ПРОИЗВОДИТСЯ СО СКОРОСТЬЮ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ОСТАНОВКУ В ПРЕДЕЛАХ ВИДИМОСТИ СВЕТОФОРОВ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

1. МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
2. ПОЕЗДОВ, ОБОРУДОВАННЫХ ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КАБИНОЙ УПРАВЛЕНИЯ В ХВОСТЕ СОСТАВА
3. СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
4. ОДИНОЧНЫХ ЛОКОМОТИВОВ

МАШИНИСТ МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ИЛИ ПОЕЗДА, ОБОРУДОВАННОГО ДОПОЛНИТЕЛЬНОЙ КАБИНОЙ УПРАВЛЕНИЯ В ХВОСТЕ СОСТАВА ПЕРЕХОДИТ В ГОЛОВНУЮ ПО НАПРАВЛЕНИЮ ОСАЖИВАНИЯ КАБИНУ УПРАВЛЕНИЯ

п.19, 20, 21, 24, 25 ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСТАНОВИВШЕМУСЯ НА ПЕРЕГОНЕ ПОЕЗДУ ЛОКОМОТИВОМ СЗАДИ ИДУЩЕГО ПОЕЗДА

НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ ИЛИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, И УСТРОЙСТВАМИ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ ПРИ ОТСУТСТВИИ УСЛОВИЙ НЕДОСТАТОЧНОСТИ И ОГРАНИЧЕННОЙ 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

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО ПРИКАЗУ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТАМ ОБОИХ ЛОКОМОТИВОВ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ ОТЦЕПЛЯТЬ

- локомотив от грузопассажирского поезда
- локомотив от поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ)

ТАКИЕ ПОЕЗДА НЕЛЬЗЯ ТАКЖЕ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ БЕЗ ОТЦЕПКИ ЛОКОМОТИВА ОТ СОСТАВА

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утверждённый распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580/р.
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799/р.

п.19, 20, 21, 24, 25 ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСТАНОВИВШЕМУСЯ НА ПЕРЕГОНЕ ПОЕЗДУ ЛОКОМОТИВОМ СЗАДИ ИДУЩЕГО ПОЕЗДА

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ НА ПЕРЕГОНЕ

1 ЕСЛИ ПОМОЩЬ ОКАЗЫВАЕТСЯ ОДИНОЧНЫМ ЛОКОМОТИВОМ, СЛЕДУЮЩИМ ПО ПЕРЕГОНУ ЗА ОСТАНОВИВШИМСЯ ПОЕЗДОМ, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ПЕРЕДАЁТ ПРИКАЗ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ

«Машинисту локомотива поезда № ... Окажите помощь остановившемуся впереди поезду № ... ДНЦ...»

ДНЦ

ДО ПЕРЕДАЧИ ТАКОГО ПРИКАЗА ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ОБЯЗАН УБЕДИТЬСЯ В ТОМ, ЧТО СОСТАВ ПОЕЗДА, ОТ КОТОРОГО НЕОБХОДИМО ОТЦЕПИТЬ ЛОКОМОТИВ, ГОТОВ К ЗАКРЕПЛЕНИЮ В СООТВЕТСТВИИ С ПУНКТОМ 2 НАСТОЯЩЕГО ПОРЯДКА

2 ПРИ ОКАЗАНИИ ПОМОЩИ ОДИНОЧНЫМ ЛОКОМОТИВОМ, ОТЦЕПЛЯЕМЫМ ОТ СОСТАВА СЗАДИ ИДУЩЕГО ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ПЕРЕДАЁТ ПРИКАЗ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ

«Машинисту поезда № ... Закрепите состав поезда, отцепитесь от него и окажите помощь остановившемуся впереди поезду № ... ДНЦ...»

ДНЦ

МАШИНИСТУ ЛОКОМОТИВА ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОТЦЕПЛЯТЬ ЛОКОМОТИВ ОТ СОСТАВА ПОЕЗДА БЕЗ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ВАГОНОВ ОТ САМОПРОИЗВОЛЬНОГО ДВИЖЕНИЯ

МАШИНИСТАМ ЛОКОМОТИВОВ, ИСПОЛЬЗУЕМЫХ ДЛЯ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ, ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ПРИКАЗА ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО РАЗРЕШАЕТСЯ ПРОСЛЕДОВАТЬ НА ЗАНЯТЫЙ БЛОК-УЧАСТОК И ПРОДОЛЖИТЬ ДВИЖЕНИЕ СО СКОРОСТЬЮ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЙ ОСТАНОВКУ У ВПЕРЕДИ СТОЯЩЕГО ПОЕЗДА

НА РАССТОЯНИИ НЕ МЕНЕЕ 10 М ОТ СОСТАВА ЭТОГО ПОЕЗДА, МАШИНИСТ ДОЛЖЕН:

1. остановиться
2. лично осмотреть автосцепку хвостового вагона
3. автосцепку локомотива закрепить в положении «на буфер»
4. подъехать к составу со скоростью подхода не более 3 км/ч

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО ПРИКАЗУ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТАМ ОБОИХ ЛОКОМОТИВОВ

машинист первого поезда

ТОЛКАНИЕ НАЧИНАЕТСЯ ПО СИГНАЛУ (УКАЗАНИЮ), ПОДАВАЕМОМУ МАШИНИСТОМ ПЕРВОГО ПОЕЗДА, А В ДАЛЬНЕЙШЕМ МАШИНИСТЫ ОБОИХ ЛОКОМОТИВОВ

ПОДДЕРЖИВАЮТ СВЯЗЬ И СОГЛАСОВЫВАЮТ

СВОИ ДЕЙСТВИЯ

машинист второго поезда

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утверждённый распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580/р.
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799/р.

п.19, 20, 21, 24, 25 ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ОСТАНОВИВШЕМУСЯ НА ПЕРЕГОНЕ ПОЕЗДУ ЛОКОМОТИВОМ СЗАДИ ИДУЩЕГО ПОЕЗДА

ОСАЖИВАНИЕ ПОЕЗДА НА БОЛЕЕ ЛЁГКИЙ ПРОФИЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ТОГО ЖЕ ПЕРЕГОНА НЕ ДОПУСКАЕТСЯ

- пассажирских поездов — во всех случаях
- поездов, масса которых превышает норму по условиям трогания с места — на данном подъёме
- при неблагоприятных условиях, когда сигналы трудно различимы
- если остановившийся поезд был отправлен при перерыве действия всех систем интервального регулирования движения поездов

АВТОТОРМОЗА ОБОИХ ПОЕЗДОВ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ВКЛЮЧЕНЫ В ОБЩУЮ МАГИСТРАЛЬ

ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ УПРАВЛЕНИЯ СОЕДИНЁННЫМ МОТОР-ВАГОННЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ ИЗ ГОЛОВНОЙ КАБИНЫ ПЕРВОГО ПОЕЗДА, УПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОМ И ТОРМОЗАМИ ПРОИЗВОДИТСЯ ИЗ ГОЛОВНОЙ КАБИНЫ ВТОРОГО ПОЕЗДА, ПРИЧЁМ СКОРОСТЬ СЛЕДОВАНИЯ В ЭТОМ СЛУЧАЕ ДОЛЖНА БЫТЬ

НЕ БОЛЕЕ 25 км/ч

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утверждённый распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580/р.
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утверждённая распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799/р.

ПРИ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКЕ МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ПЕРЕГОНЕ И КОГДА ЕГО ДАЛЬНЕЙШЕЕ САМОСТОЯТЕЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ НЕВОЗМОЖНО, РАЗРЕШАЕТСЯ ПРИЦЕПЛЯТЬ К НЕМУ ВСЛЕД ИДУЩИЙ МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ИЛИ РЕЗЕРВНЫЙ ЛОКОМОТИВ ДЛЯ ВЫВОДА С ПЕРЕГОНА ДО ПЕРВОЙ ПОПУТНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ СДВОЕННЫМ СОСТАВОМ

СОЕДИНЕНИЕ СОСТАВОВ ПРОИЗВОДИТСЯ НА ОСНОВАНИИ ПРИКАЗА, ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТАМ ОБОИХ ПОЕЗДОВ (С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ ДЛЯ ЭТОЙ ЦЕЛИ ВСЕХ ИМЕЮЩИХСЯ СРЕДСТВ СВЯЗИ

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД ОБОИХ ПОЕЗДОВ ПРИ СОЕДИНЕНИИ И СЛЕДОВАНИИ СДВОЕННЫМИ СОСТАВАМИ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) В ЗАВИСИМОСТИ ОТ МЕСТНЫХ УСЛОВИЙ

ПРИЛОЖЕНИЕ №9
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПРИЕМА И ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ

п.2, 3, 19, 29, 30, 32, 35, 39 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ

РУКОВОДСТВО ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ
(за исключением случаев, предусмотренных настоящим пунктом)

- НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ПУТЕВОМ ПОСТУ ОСУЩЕСТВЛЯЕТ ОДИН РАБОТНИК

ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ

- НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ, НА СТАНЦИЯХ С ДИСПЕТЧЕРСКИМ УПРАВЛЕНИЕМ

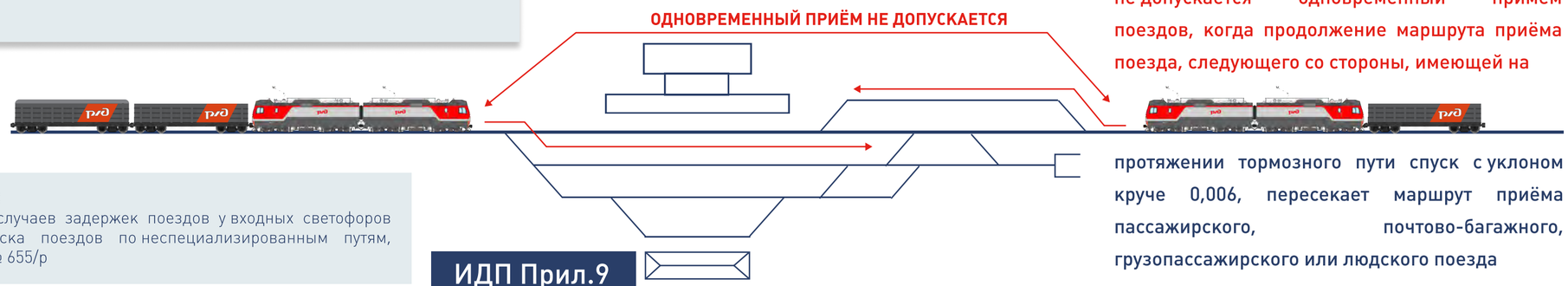
ПЕРЕД ПРИЁМОМ ПОЕЗДА ДСП (ДСПЦ), А НА СТАНЦИЯХ С ДИСПЕТЧЕРСКИМ УПРАВЛЕНИЕМ — ДНЦ, ОБЯЗАН:

1. убедиться в свободности пути приёма
2. прекратить манёвры с выходом на маршрут приёма поезда и прекратить манёвры с выходом на путь приёма поезда
3. приготовить маршрут приёма поезда
4. открыть входной светофор или передать машинисту установленное настоящим Порядком разрешение

ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ СВОЕВРЕМЕННОГО И БЕЗОПАСНОГО ПРИЁМА ПОЕЗДОВ ДСП, А НА УЧАСТКАХ С ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ — ДНЦ ОБЯЗАН

1. принимать поезда на свободные от железнодорожного подвижного состава железнодорожные пути
2. планировать последовательность занятия железнодорожных путей прибывающими поездами и в соответствии с этим готовить маршрут на железнодорожный путь для приёма каждого поезда
3. вести учёт положения (занятости) приемоотправочных железнодорожных путей (по индикации на аппаратах управления, на графике исполненного движения или в журнале движения поездов, в том числе автоматизированными способами)

ОДНОВРЕМЕННЫЙ ПРИЁМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПОЕЗДОВ ПРОТИВОПОЛОЖНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ НЕ ДОПУСКАЕТСЯ, ЕСЛИ ПОДХОД К ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ХОТЯ БЫ С ОДНОЙ СТОРОНЫ РАСПОЛОЖЕН НА ЗАТЯЖНОМ СПУСКЕ И ПРИ ЭТОМ МАРШРУТ ПРИЁМА ПОЕЗДА СО СТОРОНЫ, ПРОТИВОПОЛОЖНОЙ ЭТОМУ СПУСКУ, НЕ ИЗОЛИРОВАН ОТ МАРШРУТА ПРИЁМА ПОЕЗДА ПРОТИВОПОЛОЖНОГО НАПРАВЛЕНИЯ (ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНЫМ ТУПИКОМ ИЛИ ВЗАИМНЫМ РАСПОЛОЖЕНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ)



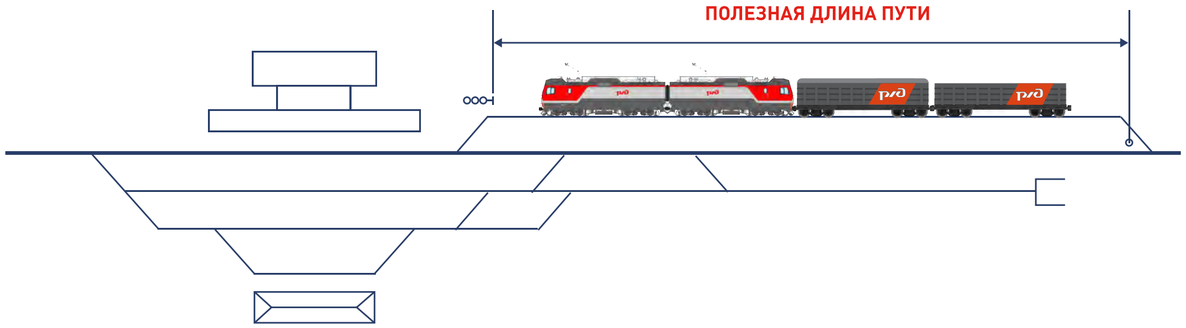
не допускается одновременный примем поездов, когда продолжение маршрута приёма поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск с уклоном круче 0,006, пересекает маршрут приёма пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского или людского поезда

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение по учёту, расследованию и проведению анализа случаев задержек поездов у входных светофоров с запрещающим показанием, приёма, отправления, пропуска поездов по неспециализированным путям, утверждённое распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2018 г. № 655/р

п.2, 3, 19, 29, 30, 32, 35, 39 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ

ПРИБЫВАЮЩИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПОЕЗД ДОЛЖЕН БЫТЬ ОСТАНОВЛЕН В ПРЕДЕЛАХ ПОЛЕЗНОЙ ДЛИНЫ ПУТИ ПРИЁМА



В СЛУЧАЕ ЕСЛИ ХВОСТ ПОЕЗДА ОСТАНЕТСЯ ЗА ПРЕДЕЛАМИ ПОЛЕЗНОЙ ДЛИНЫ ПУТИ ПРИЁМА

сигналист или дежурный стрелочного поста — немедленно докладывает → ДСП или ДНЦ → принимает меры к установке поезда в границах полезной длины пути приёма

ЕСЛИ ПОЕЗД УСТАНОВИТЬ В ГРАНИЦАХ ПОЛЕЗНОЙ ДЛИНЫ ПУТИ ПРИЁМА НЕВОЗМОЖНО

ДСП или ДНЦ → принять меры, обеспечивающие безопасность при передвижениях железнодорожного подвижного состава по смежным железнодорожным путям

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение по учёту, расследованию и проведению анализа случаев задержек поездов у входных светофоров с запрещающим показанием, приёма, отправления, пропуска поездов по неспециализированным путям, утверждённое распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2018 г. № 655/р

ПРИ ПРИЁМЕ ПОЕЗДА НА ТАКИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОБЯЗАН

1. убедиться лично или через работников, указанных в технико-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования — в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, что длина свободного участка железнодорожного пути приёма достаточна для установки принимаемого поезда
2. предупредить (по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через дежурного по железнодорожной станции отправления) машиниста ведущего локомотива о приёме поезда на свободный участок частично занятого железнодорожным подвижным составом железнодорожного пути или на железнодорожный путь технологического участка
3. предупредить работников технологического участка о приёме поезда
4. подготовить маршрут приёма поезда
5. открыть маневровый сигнал на входном светофоре

Прибывающий поезд должен проследовать входной светофор **со скоростью не более** **15** км/ч, руководствуясь показаниями **маневровых локомотивов**, остановиться от стоящего на железнодорожном пути приёма железнодорожного подвижного состава на расстоянии **не менее** **10** м

ИДП Прил.9
Лист П2.87

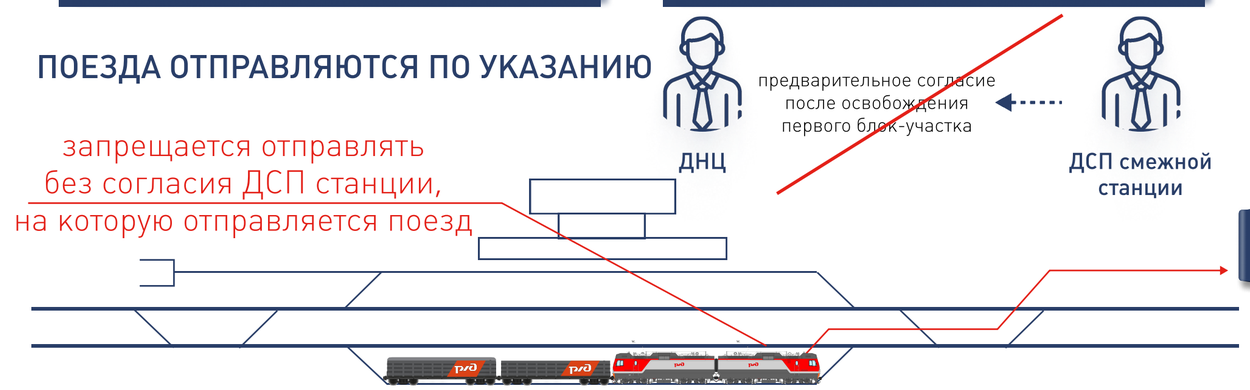
п.2, 3, 19, 29, 30, 32, 35, 39 ПРИЁМ И ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ СИСТЕМОЙ ТЕЛЕУПРАВЛЕНИЯ

ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НЕ ВПРАВЕ ОТПРАВЛЯТЬ ПОЕЗДА НА ОДНОПУТНЫХ И ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ БЕЗ СОГЛАСИЯ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, НА КОТОРУЮ ОТПРАВЛЯЕТСЯ ПОЕЗД

НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ, ОБОРУДОВАННЫХ

- АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ
- АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ

ПОЕЗДА ОТПРАВЛЯЮТСЯ ПО УКАЗАНИЮ



3 дежурный по железнодорожной станции, убедившись, что маршрут отправления приготовлен правильно, при свободности перегона и первого блок-участка, получив согласие дежурного по железнодорожной станции смежной станции, открывает выходной светофор или даёт машинисту разрешение на занятие перегона

4 дежурные стрелочного поста обязаны провожать поезда с установленными сигналами в местах, предусмотренных в техническо-распорядительном акте, а в случае его отсутствия на железнодорожных путях необщего пользования — в локальном нормативном акте владельца железнодорожных путей необщего пользования, наблюдая за отправлением поездов. Дежурный стрелочного поста, в который входит последняя выходная стрелка маршрута, проводив поезд и убедившись в наличии на хвостовом вагоне сигналов, докладывает дежурному по железнодорожной станции об отправлении поезда в полном составе

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение по учёту, расследованию и проведению анализа случаев задержек поездов у входных светофоров с запрещающим показанием, приёма, отправления, пропуска поездов по неспециализированным путям, утверждённое распоряжением ОАО «РЖД» от 30 марта 2018 г. № 655/р

НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ С НЕЦЕНТРАЛИЗОВАННЫМИ СТРЕЛКАМИ

- ДСП
- СТАРШИЕ ДЕЖУРНЫЕ СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ
- ДЕЖУРНЫЕ СТРЕЛОЧНЫХ ПОСТОВ

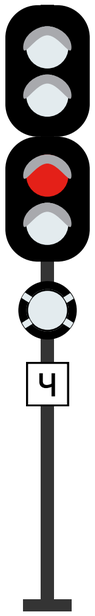
ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ ОБЯЗАНЫ СОБЛЮДАТЬ СЛЕДУЮЩИЙ ПОРЯДОК ПРИГОТОВЛЕНИЯ МАРШРУТОВ

1 дежурный по железнодорожной станции вызывает всех старших дежурных стрелочных постов (или дежурных стрелочных постов, если дежурство старших дежурных стрелочных постов не установлено), входящих в маршрут отправления, и даёт им распоряжение о приготовлении маршрута

2 получив распоряжение о приготовлении маршрута, старшие дежурные стрелочного поста обязаны немедленно передать его для исполнения дежурным поста своего района и также убедиться, что последние поняли его правильно

ИДП Прил.9
Лист П2.88

п.55, 56, 57, 58, 59 ПРИЁМ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА



ПРИЁМ ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО (МАРШРУТНОГО) СВЕТОФОРА ДОПУСКАЕТСЯ В СЛЕДУЮЩИХ СЛУЧАЯХ

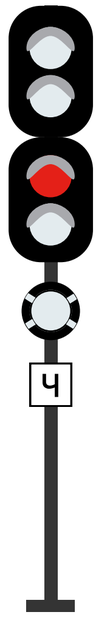
1. невозможность открытия входного светофора из-за его неисправности или производства работ на инфраструктуре
2. приём поезда производится на железнодорожный путь, не предусмотренный в ТРА станции, и невозможностью открыть входной светофор
3. приём на определённые участки железнодорожных путей подталкивающих локомотивов, локомотивов, следующих в расположенное на железнодорожной станции депо, локомотивов, следующих под составы поездов
4. приём восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов и специального самоходного подвижного состава без вагонов, снегоочистителей, ССПС, а также хозяйственных поездов на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами

ПРИЁМ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО (МАРШРУТНОГО СВЕТОФОРА), В ТОМ ЧИСЛЕ И С НЕПРАВИЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ПРОИЗВОДИТСЯ

1. по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по устройствам технологической железнодорожной электросвязи
2. по указанию дежурного по железнодорожной станции, передаваемому машинисту по специальному телефону, установленному у входного светофора
3. по пригласительному сигналу
4. по письменному разрешению дежурного по железнодорожной станции
5. по указанию диспетчера поездного (при нахождении железнодорожной станции на диспетчерском управлении)
6. по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала
7. по указанию дежурного по железнодорожной станции (на железнодорожных путях необщего пользования), переданному по двусторонней парковой связи с переговорной колонки в районе входного светофора

п.55, 56, 57, 58, 59 ПРИЁМ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА

ПРИЁМ ПОЕЗДА ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА ПРОИЗВОДИТСЯ ПО УКАЗАНИЮ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ



ПРИ СЛЕДОВАНИИ ПОЕЗДА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ И ОТСУТСТВИИ ВХОДНОГО СИГНАЛА ПО ЭТОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПРИЁМ ПОЕЗДА ПРОИЗВОДИТСЯ ПО УКАЗАНИЮ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА ПО УСТРОЙСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ:

ДСП: «Указание № ... время... (ч минут). Машинисту поезда № ... Я, дежурный по станции..., разрешаю вам с... неправильного пути следовать на... путь. Маршрут приёма готов. ДСП... (фамилия)» → машинист поезда

повторяет указание → после подтверждения от ДСП, что указание понято правильно, вводит поезд на железнодорожную станцию

АНАЛОГИЧНЫЙ ПРИКАЗ ДСП ПЕРЕДАЁТСЯ МАШИНИСТУ О СЛЕДОВАНИИ ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА, ЕСЛИ ЭТО РАЗРЕШЕНИЕ ПЕРЕДАЁТСЯ ПО СПЕЦИАЛЬНОМУ ТЕЛЕФОНУ, УСТАНОВЛЕННОМУ У ВХОДНОГО СВЕТОФОРА

локомотивные бригады — разрешается пользоваться → специальный телефон → Указание после остановки поезда перед входным светофором → машинист поезда

НА УЧАСТКАХ С ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ ПРИЁМ ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ, ВВОДИТСЯ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА ПО УКАЗАНИЮ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, ПЕРЕДАВАЕМОМУ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА

ДНЦ: «Разрешаю ввести поезд № ... на станцию... на... путь при запрещающем показании входного светофора... (должность, фамилия)» → машинист поезда

п.55, 56, 57, 58, 59 ПРИЁМ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА

ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ПРИЁМА ПОЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПРИ ЗАПРЕЩАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ РАЗРЕШЕНИЙ, ПРЕДУСМОТРЕННЫХ В ПУНКТЕ 56 НАСТОЯЩЕГО ПОРЯДКА, ПРИЁМ ПОЕЗДА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО ПИСЬМЕННОМУ РАЗРЕШЕНИЮ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ

ДСП

«Машинисту поезда № ... разрешается следовать на... путь станции. Маршрут приёма готов....

(должность, подпись)»

- ЗАВЕРЯЕТСЯ ШТЕМПЕЛЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ
- ЗАВЕРЯЕТСЯ ПОДПИСЬЮ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

УКАЗЫВАЕТСЯ

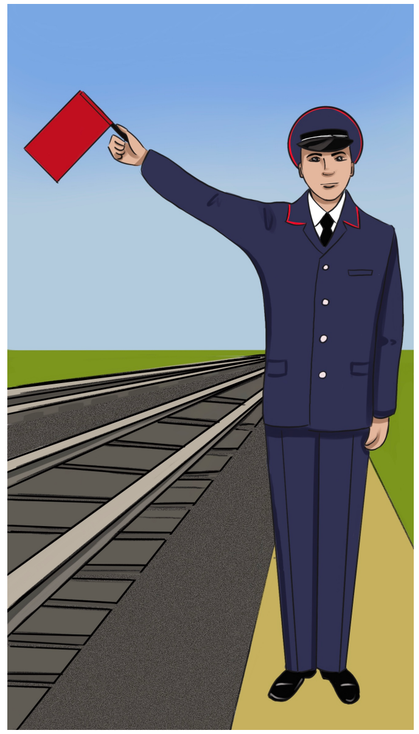
- ЧИСЛО
- МЕСЯЦ
- ВРЕМЯ ЗАПОЛЕНИЯ РАЗРЕШЕНИЯ

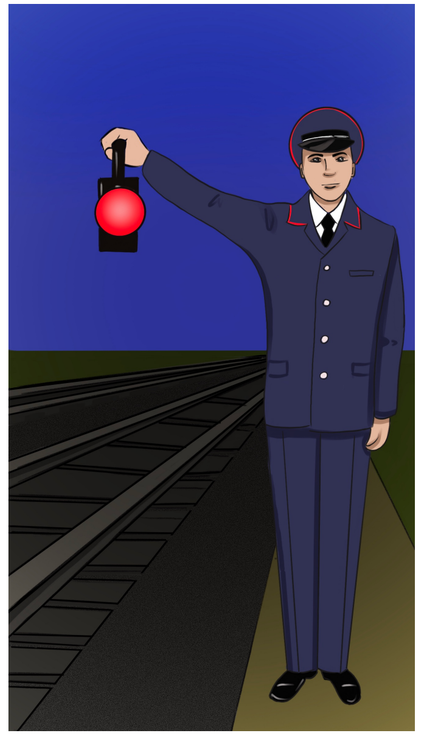
ДОПУСКАЕТСЯ ПРИВЛЕКАТЬ

машинист поезда

- дежурные стрелочных постов
- сигналисты
- работники составительских бригад
- работников, установленных владельцем инфраструктуры
- дежурные и операторы постов централизации

РАБОТНИКИ, НАЗНАЧЕННЫЕ ДЛЯ ПЕРЕДАЧИ МАШИНИСТУ ПИСЬМЕННОГО РАЗРЕШЕНИЯ, ВСТРЕЧАЮТ ПОЕЗД У ВХОДНОГО (МАРШРУТНОГО) СВЕТОФОРА, А ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ (ПРИ ОТСУТСТВИИ ВХОДНОГО СВЕТОФОРА ПО ЭТОМУ ПУТИ) – У СИГНАЛЬНОГО ЗНАКА «ГРАНИЦА СТАНЦИИ», ПОКАЗЫВАЯ В СТОРОНУ ПРИБЫВАЮЩЕГО ПОЕЗДА ДНЁМ РАЗВЁРНУТЫЙ КРАСНЫЙ ФЛАГ, А НОЧЬЮ — КРАСНЫЙ ОГОНЬ РУЧНОГО СИГНАЛЬНОГО ФОНАРЯ





ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ ПОЕЗДА ПИСЬМЕННОЕ РАЗРЕШЕНИЕ ВРУЧАЕТСЯ МАШИНИСТУ

ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ МАРШРУТНОГО УКАЗАТЕЛЯ НА ВХОДНОМ (МАРШРУТНОМ) СВЕТОФОРЕ ПОЕЗД ПРИНИМАЕТСЯ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ПО РАЗРЕШАЮЩЕМУ ПОКАЗАНИЮ ВХОДНОГО (МАРШРУТНОГО) СВЕТОФОРА БЕЗ ВЫДАЧИ МАШИНИСТУ ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО РАЗРЕШЕНИЯ НА ПРОЕЗД НЕИСПРАВНОГО МАРШРУТНОГО УКАЗАТЕЛЯ.

В ЭТИХ СЛУЧАЯХ МАШИНИСТ ПРИ СЛЕДОВАНИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ДОЛЖЕН ПРОЯВЛЯТЬ ОСОБУЮ БДИТЕЛЬНОСТЬ И БЫТЬ ГОТОВЫМ К НЕМЕДЛЕННОЙ ОСТАНОВКЕ, ЕСЛИ ВСТРЕТИТСЯ ПРЕПЯТСТВИЕ ДЛЯ ДАЛЬНЕЙШЕГО ДВИЖЕНИЯ.

~~«Машинисту поезда № ... разрешается следовать на... путь станции. Маршрут приёма готов....~~

~~(должность, подпись)»~~

ПРИЛОЖЕНИЕ №10
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

п.1, 9, 12, 18, 23, 24, 29, 37 СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

МАНЕВРОВАЯ РАБОТА ДОЛЖНА ПРОИЗВОДИТЬСЯ ПО ПЛАНУ, ПРЕДУСМАТРИВАЮЩЕМУ

- своевременное формирование и отправление поездов
- своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций
- наименьшую затрату времени на переработку вагонов
- рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств
- бесперебойный приём поездов на железнодорожную станцию
- безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с манёврами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза

СПОСОБЫ ПЕРЕДАЧИ УКАЗАНИЙ ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ

- МАНЕВРОВАЯ РАДИОСВЯЗЬ
- РУЧНЫЕ СИГНАЛЬНЫЕ ПРИБОРЫ
- ДВУХСТОРОННЯЯ ПАРКОВАЯ СВЯЗЬ

НОРМЫ ПРИКРЫТИЯ В ПОЕЗДАХ И ПРИ МАНЁВРАХ УКАЗЫВАЮТСЯ В ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТАХ НАНЕСЕНИЕМ СПЕЦИАЛЬНОГО ШТЕМПЕЛЯ, ГДЕ ЦИФРАМИ ОБОЗНАЧАЕТСЯ МИНИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО ФИЗИЧЕСКИХ ВАГОНОВ ПРИКРЫТИЯ

- **1 ЦИФРА** — от ведущего локомотива
- **2 ЦИФРА** — от подталкивающего локомотива
- **3 ЦИФРА** — от вагонов с людьми, знак «0» – прикрытия не требуется

МАНЁВРЫ НА СТАНЦИОННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ПРОИЗВОДЯТСЯ ПО УКАЗАНИЮ **ТОЛЬКО ОДНОГО РАБОТНИКА**

- ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ (ДСП)
- ДЕЖУРНОГО СТАНЦИОННОГО ПОСТА ЦЕНТРАЛИЗАЦИ (ДСПЦ)
- МАНЕВРОВОГО ДИСПЕТЧЕРА (ДСЦ)
- ДЕЖУРНОГО ПО СОРТИРОВОЧНОЙ ГОРКЕ ИЛИ ПАРКУ (ДСПГ/ДСПП)
- ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕР (ДНЦ)

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила по охране труда в хозяйстве перевозок ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 4 февраля 2013 г. № 276р

п.1, 9, 12, 18, 23, 24, 29, 37 СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

РУКОВОДИТЕЛЬ МАНЁВРОВ — РАБОТНИК, КОТОРЫЙ НЕПОСРЕДСТВЕННО РУКОВОДИТ ДЕЙСТВИЯМИ ВСЕХ ЛИЦ, ЗАНЯТЫХ НА МАНЁВРАХ

РУКОВОДИТЕЛЬ МАНЁВРОВ ОБЯЗАН

1. выполнять задания на маневровую работу
2. обеспечивать расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве манёвров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы
3. формировать поезда в соответствии с требованиями ПТЭ железных дорог Российской Федерации, утверждённых настоящим Приказом
4. организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на манёврах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза, безопасность манёвров с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и опасными грузами класса 1 (ВМ), с пассажирскими вагонами, а также при движении маневрового состава вагонами вперёд

МАНЁВРЫ ПРОИЗВОДЯТСЯ СО СКОРОСТЬЮ НЕ БОЛЕЕ

- при следовании по свободным железнодорожным путям **одиночных локомотивов** (мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров) и локомотивов с **вагонами, прицепленными сзади**, с включёнными и опробованными автотормозами — **60** км/ч
- при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного железнодорожного подвижного состава по свободным железнодорожным путям — **20** км/ч
- при движении вагонами вперёд по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов — **25** 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 — **15** км/ч
- при соединении отцепов в том числе при манёврах толчками — **5** км/ч
- при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам
- при сцеплении вагонов
- при наличии штемпеля «Не спускать с горки» в их перевозочных документах
- вагонов и специального железнодорожного подвижного состава, на которые нанесён трафарет «с горки не спускать»
- с вагонами или с локомотивом при подходе отцепов
- с вагонами, имеющими отметку в документах «спускать с горки осторожно»
- с опасными грузами класса 1 (ВМ)
- с проводниками, вагонам с живностью
- а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперёд негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель — **3** км/ч

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила по охране труда в хозяйстве перевозок ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 4 февраля 2013 г. № 276р

п.1, 9, 12, 18, 23, 24, 29, 37 СИСТЕМА ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

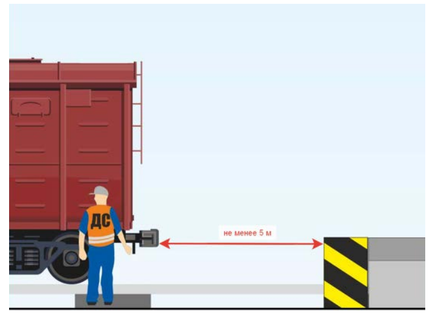
ПЕРЕД НАЧАЛОМ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ РУКОВОДИТЕЛЬ МАНЁВРОВ ОБЯЗАН

1. **УБЕДИТЬСЯ, ЧТО ВСЕ РАБОТНИКИ, УЧАСТВУЮЩИЕ В МАНЁВРАХ, В ТОМ ЧИСЛЕ ЛОКОМОТИВНАЯ БРИГАДА, В ПОЛНОМ СОСТАВЕ НАХОДЯТСЯ НА СВОИХ МЕСТАХ**
2. **ОЗНАКОМИТЬ МАШИНИСТА И РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, УЧАСТВУЮЩИХ В МАНЁВРАХ, С ПЛАНОМ ПРЕДСТОЯЩИХ МАНЁВРОВ И О ПОРЯДКЕ ИХ ВЫПОЛНЕНИЯ**
3. **УБЕДИТЬСЯ В ОТСУТСТВИИ ПРЕПЯТСТВИЙ ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ МАНЕВРОВОГО СОСТАВА**

ПРИ МАНЕВРОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯХ ВАГОНАМИ ВПЕРЁД

через ворота | через железнодорожные переезды | у негабаритных и опасных мест | у высоких платформ | перед стоящими единицами подвижного состава

руководитель манёвров → остановить маневровый состав на расстоянии **не менее 5 м** → сойти со специальной подножки (выйти из тамбура) вагона → пройти: переезд, ворота, опасное место по обочине пути → из безопасного места дать команду машинисту на дальнейшее движение → машинист



НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные Протоколом пятнадцатого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств – участников Содружества Независимых Государств от 5 апреля 1996 г.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила по охране труда в хозяйстве перевозок ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 4 февраля 2013 г. № 276р

п.43,44 ОРГАНИЗАЦИЯ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ С ВЫЕЗДОМ ЗА ПРЕДЕЛЫ СТАНЦИИ

РАЗРЕШЕНИЕМ НА ВЫЕЗД МАНЕВРИРУЮЩЕГО СОСТАВА ЗА ГРАНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ОДНОПУТНОМ ПЕРЕГОНЕ ЯВЛЯЕТСЯ

ПРИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ

- разрешающее показание специального маневрового светофора
- ключ жезл данного перегона
- путевая записка

ПРИ ПОЛУАВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ

- ключ жезл данного перегона
- путевая записка

ПРИ ЭЛЕКТРОЖЕЗЛОВОЙ СИСТЕМЕ

- жезл данного перегона
- ключ жезл данного перегона

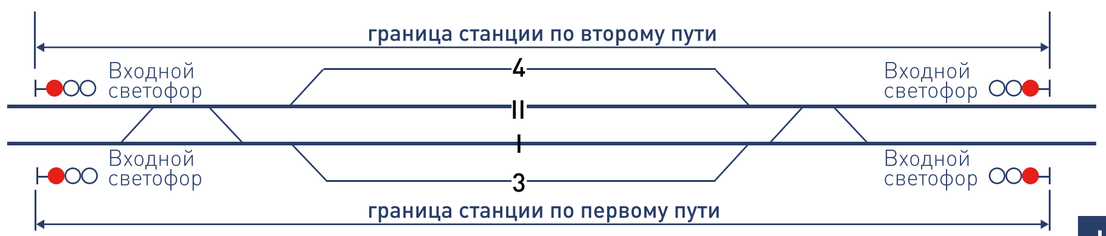
ПРИ ТЕЛЕФОННЫХ СРЕДСТВАХ СВЯЗИ

- путевая записка

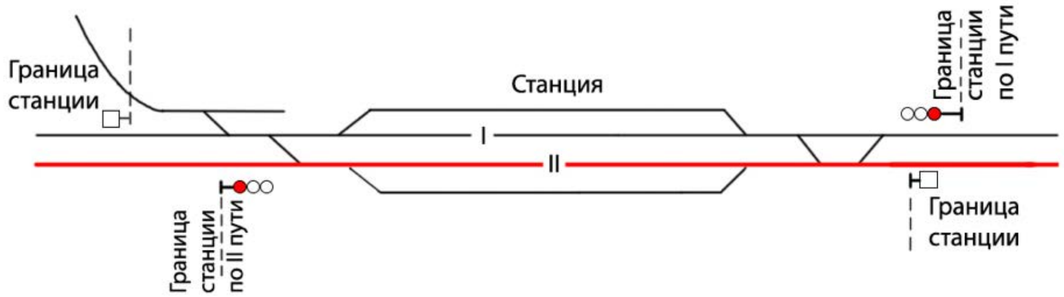
ГРАНИЦА СТАНЦИИ

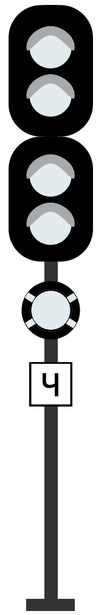
ГРАНИЦАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ОДНОПУТНЫХ УЧАСТКАХ ЯВЛЯЮТСЯ ВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ

НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ, ГДЕ УСТАНОВЛЕНЫ ВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ ДЛЯ ПРИЁМА ПОЕЗДОВ С НЕПРАВИЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ПЕРЕГОНА, ГРАНИЦЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПО КАЖДОМУ В ОТДЕЛЬНОСТИ ГЛАВНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ЯВЛЯЮТСЯ ВХОДНЫЕ СВЕТОФОРЫ



ГРАНИЦАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ЯВЛЯЮТСЯ НА ДВУХПУТНЫХ УЧАСТКАХ ПО КАЖДОМУ В ОТДЕЛЬНОСТИ ГЛАВНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ С ОДНОЙ СТОРОНЫ — ВХОДНОЙ СВЕТОФОР, А С ДРУГОЙ — СИГНАЛЬНЫЙ ЗНАК «ГРАНИЦА СТАНЦИИ»

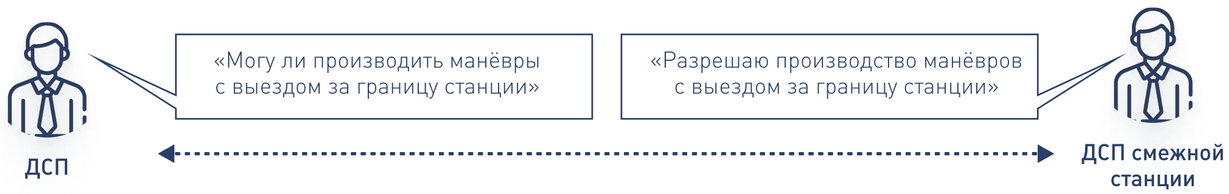




п.43,44 ОРГАНИЗАЦИЯ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ С ВЫЕЗДОМ ЗА ПРЕДЕЛЫ СТАНЦИИ

ВЫЕЗД МАНЕВРОВОГО СОСТАВА ЗА ГРАНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ОДНОПУТНЫЙ ПЕРЕГОН С ВЫДАЧЕЙ МАШИНИСТУ РАЗРЕШЕНИЯ НА БЛАНКЕ ДУ-50 ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО РАЗРЕШЕНИЮ ДНЦ, ПЕРЕДАВАЕМОМУ ОДНОВРЕМЕННО ДСП ПО СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, БЕЗ ЗАКРЫТИЯ ОСНОВНЫХ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

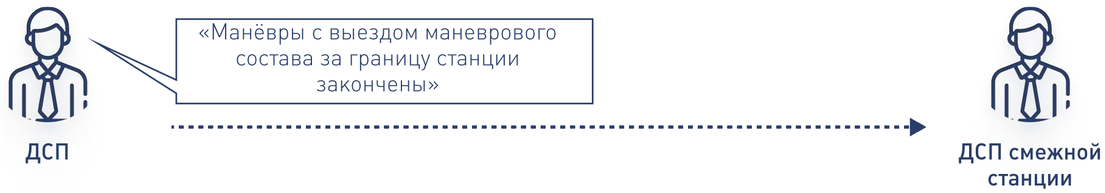
ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ РАЗРЕШЕНИЯ ДСП ОБМЕНИВАЮТСЯ ТЕЛЕФОНОГРАММАМИ



ОБМЕН УКАЗАННЫМИ ТЕЛЕФОНОГРАММАМИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ПОД КОНТРОЛЕМ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

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 МАНЁВРОВ, ПЕРЕГОН СЧИТАЕТСЯ ЗАНЯТЫМ ДО ПОЛУЧЕНИЯ СО СМЕЖНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ СООБЩЕНИЯ О ПРИБЫТИИ ПОЕЗДА И ПЕРЕДАЧЕ НА ЭТУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ОКОНЧАНИИ МАНЁВРОВ



ПОЛУЧЕНИЕ ПОСЛЕДНЕЙ ТЕЛЕФОНОГРАММЫ СЛУЖИТ ОСНОВАНИЕМ ДЛЯ ВЫДАЧИ МАШИНИСТУ РАЗРЕШЕНИЯ НА БЛАНКЕ ДУ-50, НАВЕРХУ КОТОРОЙ ОТ РУКИ ДЕЛАЕТСЯ ОТМЕТКА «МАНЁВРЫ С ВЫЕЗДОМ ЗА ГРАНИЦУ СТАНЦИИ»

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Маневры с выездом за границу станции	*Маневры с выездом за границу станции*
Железнодорожная станция (штемпель) *Иваново*	Железнодорожная станция (штемпель) *Иваново*
«*10*» *июня* 20*22* г.	«*10*» *июня* 20*22* г.
10 ч *40* минут	*10* ч *40* минут
~~Выдана на поезд №~~ _____	~~Разрешаю поезду (толкачу поезда) №~~ _____ ~~отправиться с~~ _____ ~~пути по~~ _____ ~~пути и следовать до входного сигнала станции~~ _____ (~~до~~ _____ ~~км) с возвращением обратно.~~
~~(толкачу поезд №~~ _____)	~~Системы интервального регулирования не действуют.~~
Дежурный по железнодорожной станции *Сидорова*	Дежурный по железнодорожной станции *Сидорова*
	(ненужное зачеркнуть)

ФОРМА БЛАНКА ДУ-50 (БЛАНК БЕЛОГО ЦВЕТА) ПРИ ВЫЕЗДЕ МАНЕВРОВОГО СОСТАВА ЗА ГРАНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ОДНОПУТНЫЙ ПЕРЕГОН

п.43,44 ОРГАНИЗАЦИЯ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ С ВЫЕЗДОМ ЗА ПРЕДЕЛЫ СТАНЦИИ

ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ВЫЕЗДА МАНЕВРОВОГО СОСТАВА ЗА ГРАНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДВУХПУТНОГО ИЛИ ОДНОМУ ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ МНОГОПУТНОГО ПЕРЕГОНА, НЕ ОБОРУДОВАННОГО ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ, ДЕЙСТВИЕ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ ПО ЭТОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПЕРЕГОНА ЗАКРЫВАЕТСЯ

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Маневры с выездом за границу станции по неправильному пути	*Маневры с выездом за границу станции по неправильному пути*
Железнодорожная станция (штемпель) *Иваново*	Железнодорожная станция (штемпель) *Иваново*
«*10*» *июня* 20*22* г.	«*10*» *июня* 20*22* г.
10 ч *40* минут	*10* ч *40* минут
~~Выдана на поезд № _____~~	~~Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно.~~
~~(толкачу поезд № _____)~~	~~Системы интервального регулирования не действуют.~~
Дежурный по железнодорожной станции *Сидорова*	Дежурный по железнодорожной станции *Сидорова*
	(ненужное зачеркнуть)

ФОРМА БЛАНКА ДУ-50 (БЛАНК БЕЛОГО ЦВЕТА) ПРИ ВЫЕЗДЕ МАНЕВРОВОГО СОСТАВА ЗА ГРАНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДВУХПУТНОГО ИЛИ ОДНОМУ ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ МНОГОПУТНОГО ПЕРЕГОНА, НЕ ОБОРУДОВАННОГО ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ

ПОСЛЕ ЗАКРЫТИЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ ВЫЕЗД МАНЕВРОВОГО СОСТАВА ЗА ГРАНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ С ВЫДАЧЕЙ МАШИНИСТУ ЛОКОМОТИВА РАЗРЕШЕНИЯ НА БЛАНКЕ ДУ-50 ПРИ ЭТОМ В ОТМЕТКЕ, ПРОИЗВОДИМОЙ НАВЕРХУ, ДОБАВЛЯЮТСЯ СЛОВА «ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ»

разрешения на бланке ДУ-50 → машинист

ПРИ ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ ПОСЛЕ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ СИСТЕМЫ НА СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ ВЫЕЗД МАНЕВРОВОГО СОСТАВА ЗА ГРАНИЦУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ПРАВИЛАМ, ПРЕДУСМОТРЕННЫМ ПОДПУНКТОМ 1 ПУНКТА 43 НАСТОЯЩЕГО ПОРЯДКА ДЛЯ ОДНОПУТНЫХ ПЕРЕГОНОВ.

П.43.1

Выезд маневрового состава за границу железнодорожной станции по неправильному железнодорожному пути

ПРИЛОЖЕНИЕ №11
К ИДП

ПРОЭ

ПОРЯДОК ПРОИЗВОДСТВА МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ, ФОРМИРОВАНИЯ И ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ С ВАГОНАМИ, ЗАГРУЖЕННЫМИ ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ КЛАССА 1 (ВЗРЫВЧАТЫМИ МАТЕРИАЛАМИ)

п. 1, 2 КЛАССИФИКАЦИЯ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ 1 КЛАССА

К ОПАСНЫМ ГРУЗАМ КЛАССА 1 ОТНОСЯТСЯ:

взрывчатые вещества, способные к химическому превращению при внешних механических, электрических, термических и других воздействиях, а также пиротехнические средства, составы и изделия, содержащие одно или несколько взрывчатых, пиротехнических веществ (далее – ВМ)

УСЛОВИЯ ПЕРЕВОЗКИ ВМ ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ НАЛИЧИЕМ В «ОРИГИНАЛЕ НАКЛАДНОЙ» СЛЕДУЮЩИХ ШТЕМПЕЛЕЙ КРАСНОГО ЦВЕТА:

НЕ СПУСКАТЬ С ГОРКИ

ВЫКЛЮЧИТЬ ТОРМОЗ

СЕКЦИЯ. НЕ РАСЦЕПЛЯТЬ

ПРИКРЫТИЕ

3/0-0-3-1

В СОПРОВОЖЖЕНИИ СПЕЦИАЛИСТА

ОХРАНА

ЯДОВИТО

1) «НЕ СПУСКАТЬ С ГОРКИ» – при наличии этого требования в таблицах П.10.1 и П.10.2 Приложения № 10 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам;

2) «ВЫКЛЮЧИТЬ ТОРМОЗ» – для вагонов с ВМ, перевозка которых должна осуществляться с выключенными автотормозами, а также при перевозке таких ВМ в одном вагоне совместно с грузами, не требующими выключения автотормозов;

3) «ПРИКРЫТИЕ» – дополненный отметкой: «по п. 3.6.6, схема А» или «по п. 3.6.6, схема Б», определяющей минимальные нормы прикрытия в поездах и при маневрах для ВМ;

4) «СЕКЦИЯ. НЕ РАСЦЕПЛЯТЬ» – при перевозке ВМ в специализированных (в том числе рефрижераторных) вагонах, сформированных в составе транспортов в секции, сцепы по определенным, предусмотренным в НД для конкретного вида ВМ технологическим схемам (далее – секция (сцеп);

5) «В СОПРОВОЖДЕНИИ СПЕЦИАЛИСТА»; «ОХРАНА», «ЯДОВИТО» И ДРУГИЕ.
На основании отметок и штемпелей, проставленных отправителем ВМ в накладной, причастные работники перевозчика проставляют аналогичные отметки и штемпели в других перевозочных и поездных документах, подлежащих в соответствии с правилами перевозок грузов оформлению перевозчиком.

В НАТУРНОМ ЛИСТЕ ПОЕЗДА формы ДУ-1 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 прикрытия 9, для вагонов с остальными ВМ указывается код 3, а для вагонов с ВМ, имеющих код прикрытия 9, в графе «Негабаритность, живность, ДБ, НГ» указывается код 7 (вагоны, не подлежащие роспуску с горки).»

N п/п	N вагона	Код ЖА принадлежности	Масса груза в тоннах	Код станции назначения вагона	Код груза	Код получателя	1-й зн. - марш., нераб парк, 2-й зн. - код прикрытия, 3-й зн. - негаб., жив., ДБ, НГ	Количество ЗПУ (пломб)	1, 2-й знак - гружених, 3, 4-й знак - порожних	Код выходной пограничной станции	Тара вагона
-	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	93241139	22	60	431248	54102	2965	0 0 0	4	0		
2	95540006	22	50	431252	54102	2965	0 0 0	4	0		
3	95744306	22	45	431248	54102	2965	0 0 0	4	0		
4	64379917	22	50	431289	54102	2965	0 0 0	4	0		
5	42433144	22	50	43135	32303	8173	0 0 0		0		
6	60513942	22	0	431248	69308	8173	0 0 0		0		
7	61770445	22	0	431252			0 0 0		0		
8	21735667	22	0	431248			0 0 0		0		
9	22268882	22	0	431289			0 0 0		0		
10	22157861	22	34	431356	69308	6302	0 3 7		0		
11	24561904	22	40	431248	69308	6302	0 3 7		0		
12	22175930	22	50	431252	69308	6302	0 3 7		0		
13	64271012	22	0	431248			0 0 0		0		
14	67374082	22	0	431289			0 0 0		0		
15	24594832	22	0	431356			0 0 0		0		
16	23082324	22	50	431248	69308	6302	0 3 7		0		
17	21270319	22	45	431302	69308	6302	0 3 7		0		
18	23901912	22	34	431248	69308	6302	0 3 7		0		
19	22971435	22	0	431252			0 0 0		0		
20	61254873	22	0	431248			0 0 0		0		
21	67095844	22	0	431289			0 0 0		0		
22	37692100	22	1	431356	89308	6302	9 2		0		
23	65738080	22	0	431248			0 0 0		0		
24	74924978	22	0	431252			0 0 0		0		
25	23366420	22	0	431248			0 0 0		0		
26	23127809	22	50	431252	42104	5043	0 0 0		0		
27	23508500	22	53	431248	46303	8783	0 8 0	2	0		
28	83341982	22	34	431289	54102	6302	0 0 0	0	0		
29	94040622	22	34	431356	63113	8780	0 0 0	4	0		
30	95409462	22	12	431248	58162	8780	0 0 0	4	0		
31	95041539	22	34	431252	54102	8780	0 0 0	4	0		
32	95737771	22	40	431248	54102	8780	0 0 0	4	0		
33	24145906	22	50	431289	54102	8780	0 0 0	2	0		
34	95477301	22	53	431248	54102	8780	0 0 0	4	0		

Вагоны с ВВ прикрытие не менее 3 вагонов

С горки не спускать
Ставится для всех грузов 12 разряда и выше

Вагон с проводниками

Вагон с легкогорючим грузом, стоит за вагоном с ВВ

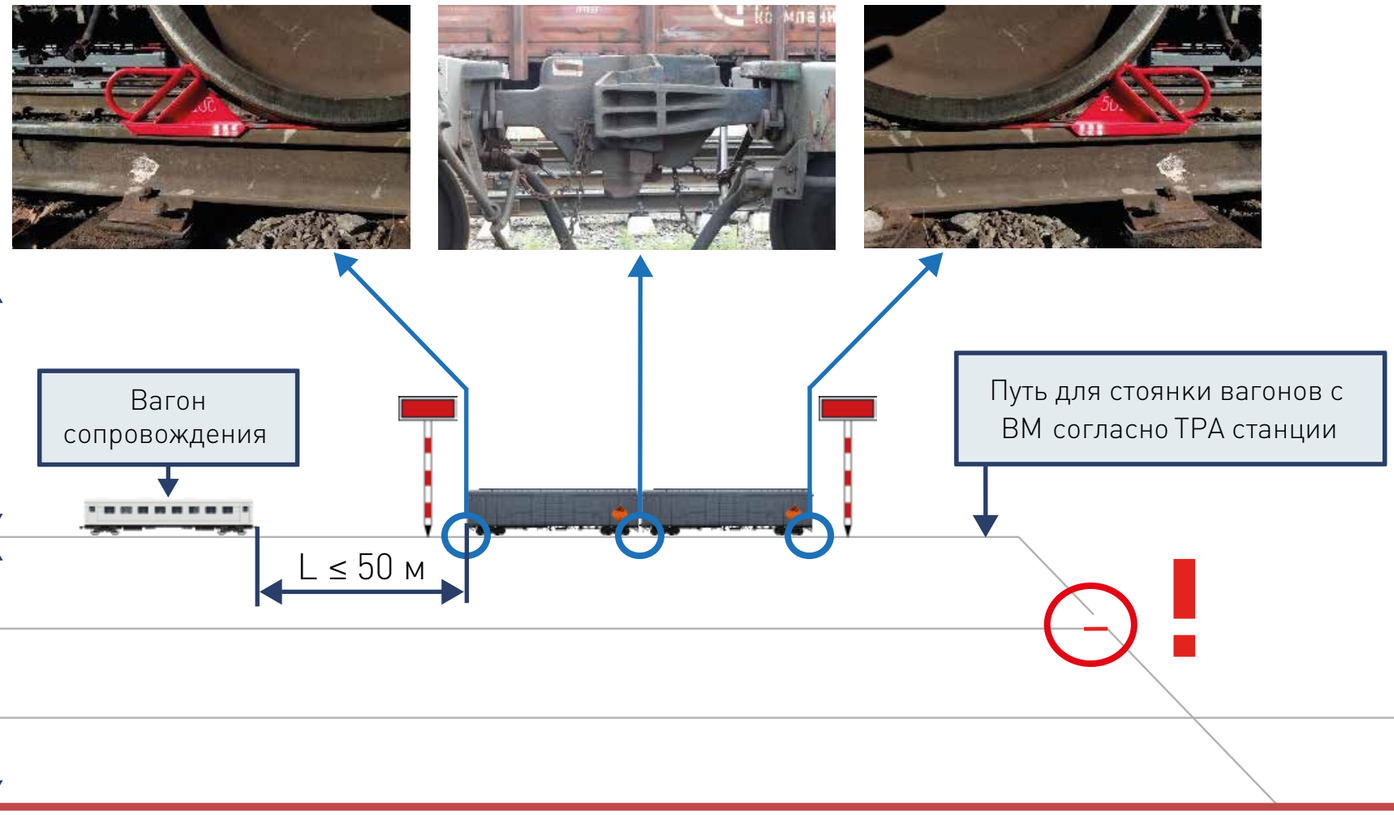
НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 26319-84 «Грузы опасные. Упаковка»
2. ГОСТ 14192-96 «Маркировка грузов»
3. ГОСТ 19433-88 «Грузы опасные»

п. 4 СТОЯНКА ВАГОНОВ С ВМ ВНЕ ПОЕЗДОВ



На электрифицированных железнодорожных участках для стоянки вагонов с вм вне поездов или вне сформированных составов выделяются, как правило, не электрифицированные пути.

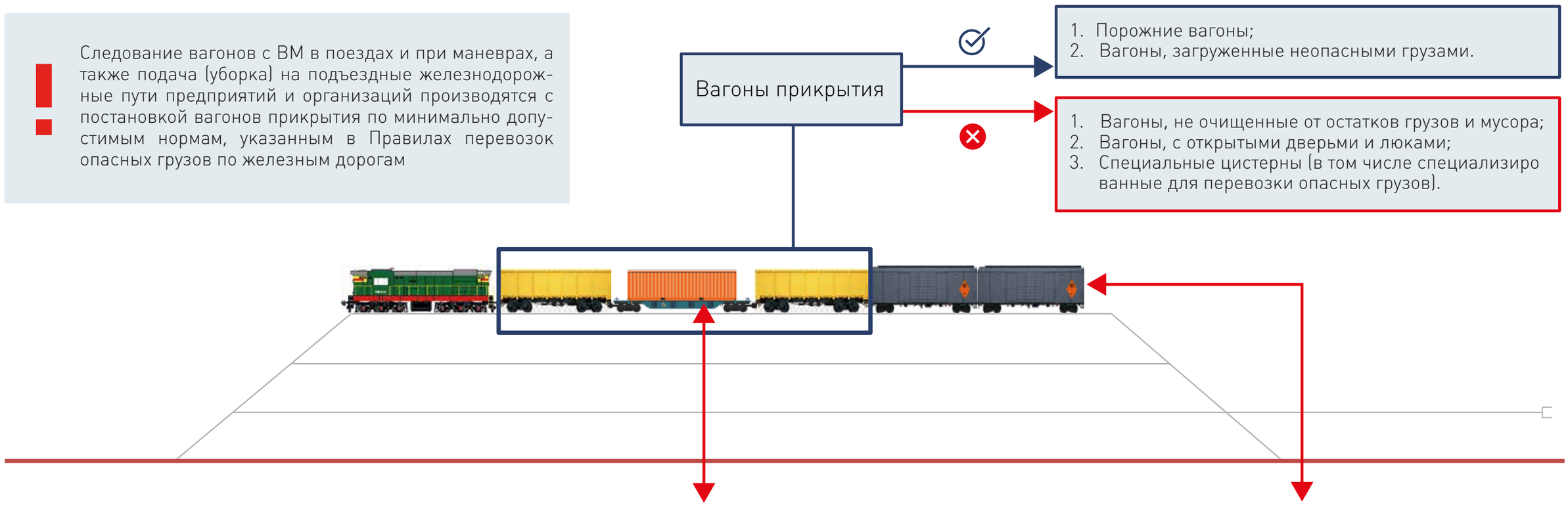
В случаях использования для указанных целей электрифицированных путей их контактная сеть должна быть выделена в самостоятельную группу с электропитанием через отдельный секционный разъединитель, оборудованный дополнительным заземляющим ножом.

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств

п. 5-7 СЛЕДОВАНИЕ ВАГОНОВ С ВМ В ПОЕЗДАХ И ПРИ МАНЕВРАХ

Следование вагонов с ВМ в поездах и при маневрах, а также подача (уборка) на подъездные железнодорожные пути предприятий и организаций производятся с постановкой вагонов прикрытия по минимально допустимым нормам, указанным в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам



При наличии штемпеля «Не спускать с горки» в перевозочных документах на вагоны с ВМ или на вагоны из состава транспорта маневровая работа по расформированию составов с указанными вагонами должна производиться с соблюдением требований пунктов 3.6.10 – 3.6.20 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.»

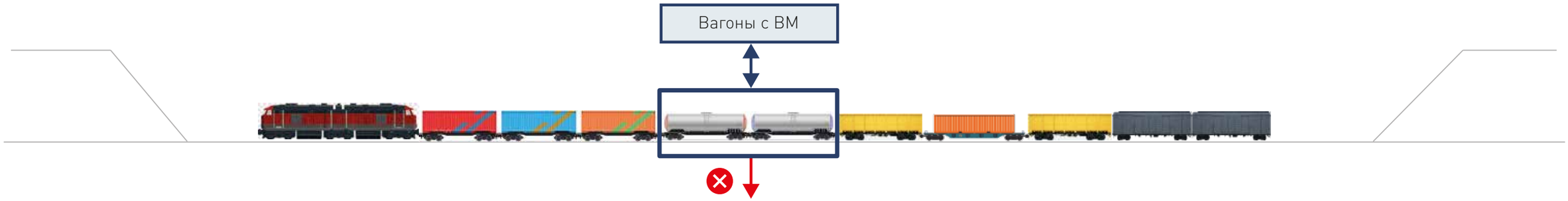
Порожние и груженые платформы, а также транспортеры ставятся в качестве прикрытия при условии постановки их не ближе второго вагона от вагонов с ВМ

Перед подачей вагонов под погрузку ВМ уполномоченный работник железнодорожной станции обязан по журналу предъявления вагонов грузового парка к техническому обслуживанию (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»

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств

п. 8, 11 ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ С ВМ



ЗАПРЕЩАЕТСЯ СТАВИТЬ ВАГОНЫ С ВМ В ПОЕЗДА:

1) пассажирские и почтово-багажные (кроме перевозок табельного оружия и боеприпасов к нему, государственных военизированных организаций, а также нарядов военизированной (ведомственной) 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;
6) ближних назначений, если по плану формирования для отправки этих вагонов предусмотрены более дальние поезда.

ВМ с условными номерами 119, 126, 137, 141, 179, 182, 350, 351, 352, 360, 361, 362, 363, 365 должны перевозиться только специальными поездами, в составе которых нет вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1, 5.2 и 6.1. Порядок пропуска таких поездов устанавливается перевозчиком

Запрещается прицепка к воинскому людскому поезду не принадлежащих эшелону вагонов с ВМ, негабаритными, радиоактивными грузами, а также цистерн с кислотами, сжиженными газами и из-под сжиженных газов, с легковоспламеняющимися жидкостями

Платформы и полувагоны с танками, самоходными артиллерийскими установками, артиллерийскими тягачами и крытыми бронетранспортерами, снабженными боекомплектами, допускаются к следованию в составе воинского эшелона без прикрытия.
В составы поездов, в которых следует воинский транспорт с ВМ, допускается ставить вагоны с ВМ, не относящиеся к указанным транспортам

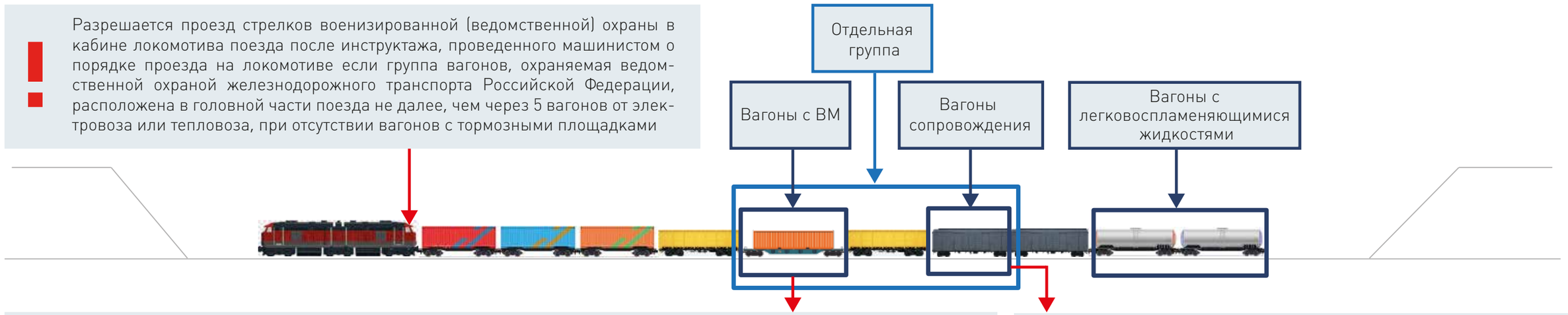
В воинских эшелонах допускается совместная перевозка вагонов с ВМ с вагонами, загруженными другими опасными грузами, принадлежащими этому эшелону, с постановкой между ними прикрытия – не менее одного вагона в соответствии с требованиями разделов 3.4 и 3.6 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств

п. 9, 10 ПОРЯДОК ФОРМИРОВАНИЯ ПОЕЗДОВ С ВМ

Разрешается проезд стрелков военизированной (ведомственной) охраны в кабине локомотива поезда после инструктажа, проведенного машинистом о порядке проезда на локомотиве 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



Не допускается совместная перевозка в одном контейнере ВМ, имеющих разные условные номера, кроме ВМ, входящих в комплект.
Запрещается совместная перевозка в одном вагоне или в контейнерах, загруженных в один вагон, ВМ:
– с опасными грузами других классов;
– с любыми неопасными жидкими грузами, смазками, нефтепродуктами, независимо от наличия и вида их упаковки.

Могут размещаться в составе поезда, как впереди, так и сзади вагонов с ВМ, но не далее пяти вагонов от охраняемых вагонов с ВМ.

МИНИМАЛЬНЫЕ НОРМЫ ПРИКРЫТИЯ В ПОЕЗДАХ И ПРИ МАНЕВРАХ ДЛЯ ВАГОНОВ С ВМ

Условия, при которых требуется прикрытие от железнодорожного подвижного состава грузовых вагонов с ВМ	Число вагонов прикрытия	
	По схеме А	По схеме Б
всех крытых специализированных вагонов с ВМ (независимо от вида тяги и топлива) от ведущего локомотива	3	3
Платформ и полувагонов с ВМ от:		
других видов локомотивов	3	3
хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании	3	3
вагонов, занятых личным составом эшелона	3	3
подвижного состава (вагонов, локомотивов в недействующем состоянии, кранов и других механизмов на железнодорожном ходу) с проводниками, специально выделенными работниками для сопровождения грузов, караулами, нарядами охраны	3	1
вагонов с опасными грузами (кроме вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1)	3	3
вагонов с опасными грузами классов 2, 3, 4, 5 и подкласса 6.1	Запрещается	3
порожних цистерн, предназначенных для перевозки опасных грузов	1	1
вагонов с ВМ с условными номерами: 115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155, 156, 167, 168, 176, 179, 182, 199	3	3
вагонов с прочими ВМ	3	0
платформ и полувагонов с лесоматериалами стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и тому подобными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров	1	1
при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные пути	1	1

ДЛЯ ВАГОНОВ С ВМ С УСЛОВНЫМИ НОМЕРАМИ:
115, 119, 121, 126, 128, 130, 134, 137, 141, 143, 148, 154, 155,
156, 167, 168, 176, 179, 182, 199 → применяется **схема А**

ДЛЯ ВАГОНОВ С ПРОЧИМИ ВМ → применяется **схема Б**

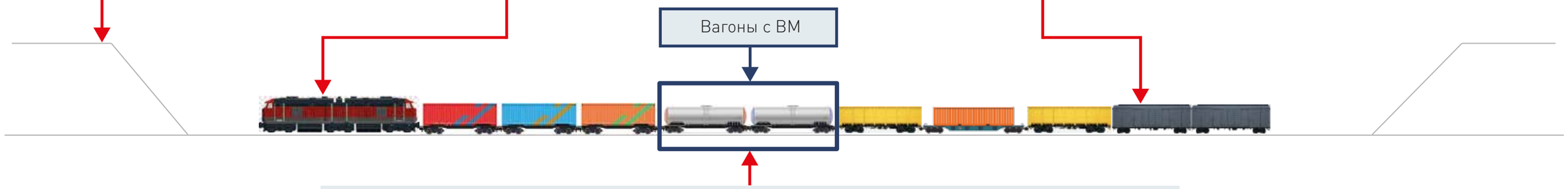
НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:
1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств

п. 12-14 ПОРЯДОК СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ С ВМ

Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, должны приниматься на специально выделенные пути

При наличии в поезде вагонов с ВМ к номеру поезда добавляются буквы «ВМ», которые вместе с номером поезда должны 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

Вагоны с ВМ на всем пути их следования, включая технологические и непредвиденные остановки, должны находиться под непрерывной охраной караулов, нарядов, отрядов охраны, проводников и сопровождаться (при необходимости) специалистами в соответствии с требованиями, установленными Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам



ДСП станции А

Поезда, в составе которых имеются вагоны с ВМ, при следовании по участкам должны находиться под постоянным контролем работников, уполномоченных перевозчиком, которые обязаны осуществлять меры по беспрепятственному и безопасному следованию этих поездов

ДСП станции Б

Диспетчер поездной

Перед отправлением с участковой, сортировочной станции поезда, в составе которого имеются вагоны с ВМ, диспетчер поездной обязан уведомить дежурных по железнодорожным станциям по маршруту следования такого поезда и диспетчеров поездных соседних диспетчерских участков. При нахождении в поезде вагонов с ВМ, охраняемых ведомственной охраной железнодорожного транспорта Российской Федерации, диспетчер поездной ставит об этом в известность начальника ближайшего подразделения (караула) ведомственной охраны, на участке которого расположена железнодорожная станция

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

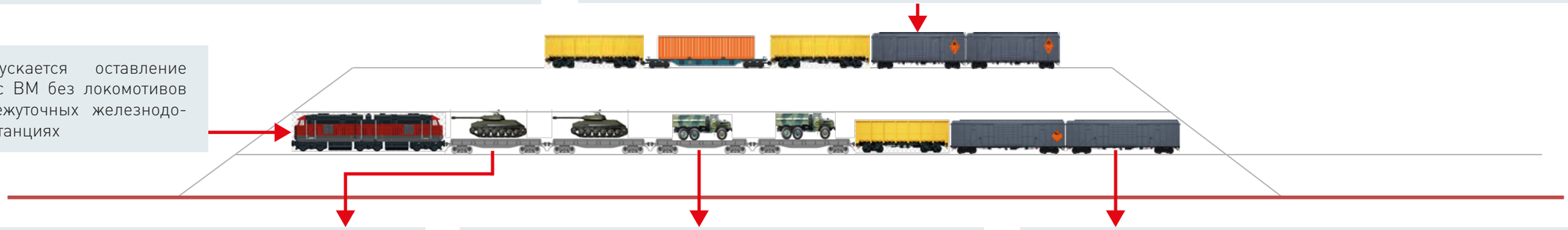
1. Порядок пропуска транзитных поездов, в составе которых имеются вагоны с опасными грузами класса 1 (взрывчатыми материалами), в обход крупных железнодорожных узлов, имеющих такие обходы, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 20 ноября 2018 г. № 2445/р.

п. 15, 16 ПОРЯДОК УСТРАНЕНИЯ ТЕХНИЧЕСКИХ И КОММЕРЧЕСКИХ НЕИСПРАВНОСТЕЙ, ОБНАРУЖЕННЫХ В ПУТИ СЛЕДОВАНИЯ У ВАГОНОВ С ВМ

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 разрешается производить без отцепки от состава или с отцепкой и подачей указанных вагонов на выделенные для этих целей железнодорожные пути

При возникновении аварийной ситуации допускается временно оставлять состав поезда с ВМ на промежуточной железнодорожной станции без локомотива по письменному указанию владельца инфраструктуры.
Оставление вагонов с ВМ без локомотива на промежуточной железнодорожной станции производится в соответствии с требованиями пункта 3.7.9 раздела 3.7 Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам.
При этом руководители и работники соответствующих подразделений владельца инфраструктуры обязаны принять все необходимые меры к ускорению отправления этого поезда по назначению

Не допускается оставление поездов с ВМ без локомотивов на промежуточных железнодорожных станциях



При необходимости выполнения текущего отцепочного ремонта вагонов, входящих в состав секции специального железнодорожного подвижного состава для перевозки ВМ, а также специально сформированных схем, такие вагоны допускается отцеплять от секции (схемы) и подавать на ремонтные железнодорожные пути только с согласия и под наблюдением специалиста, сопровождающего груз, и (или) начальника караула. В этом случае весь состав секции (схемы), в которой обнаружен вагон, требующий текущего отцепочного ремонта, задерживается. Отремонтированные вагоны должны быть включены в секции (схемы). Если у порожнего вагона секции (схемы) из-за технической неисправности отсутствует возможность следования до железнодорожной станции назначения, по заявке специалистов, сопровождающих груз, и (или) начальника караула допускается его отцепка от секции (схемы) и отправление по новому назначению с оформлением перевозочных документов

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 окончании ремонта или перегрузки груза вагоны включаются в состав задержанного транспорта (группы вагонов) и отправляются по назначению в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

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, или отцепляется вся охраняемая нарядом военизированной (ведомственной) охраны группа вагонов. Начальник железнодорожной станции обязан вызвать дополнительный наряд ведомственной охраны и после его прибытия отправить исправные вагоны отцепленной группы по назначению

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 локальном нормативном акте владельца инфраструктуры

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

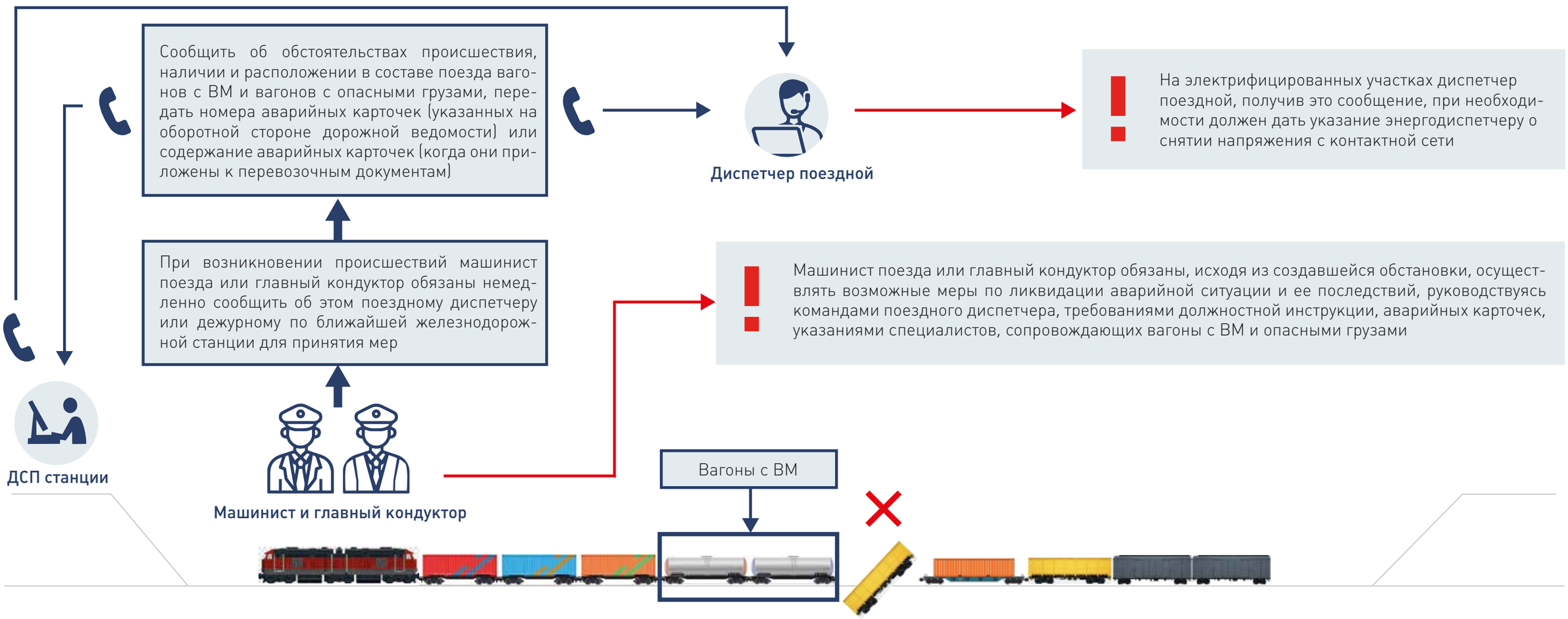
1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств.
2. Инструкция осмотрщику вагонов, утвержденная Протоколом от 21-22 мая 2009 г. № 50 Совета по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества Независимых Государств

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. РД 32 ЦВ 167-2017 утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 4 декабря 2017 г. №2506/р.
2. Единый типовой технологический процесс коммерческого осмотра вагонов и поездов на железнодорожных станциях, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 31 декабря 2019 г. № 3116/р.

п. 17, 18 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДА С ВАГОНАМИ, ИМЕЮЩИМИ НЕИСПРАВНОСТИ, ВЫЯВЛЕННЫЕ СРЕДСТВАМИ АВТОМАТИЧЕСКОГО КОНТРОЛЯ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА И ЕГО ХОДОВЫХ ЧАСТЕЙ, ЗАПРЕЩАЕТСЯ



На электрифицированных участках диспетчер поездной, получив это сообщение, при необходимости должен дать указание энергодиспетчеру о снятии напряжения с контактной сети

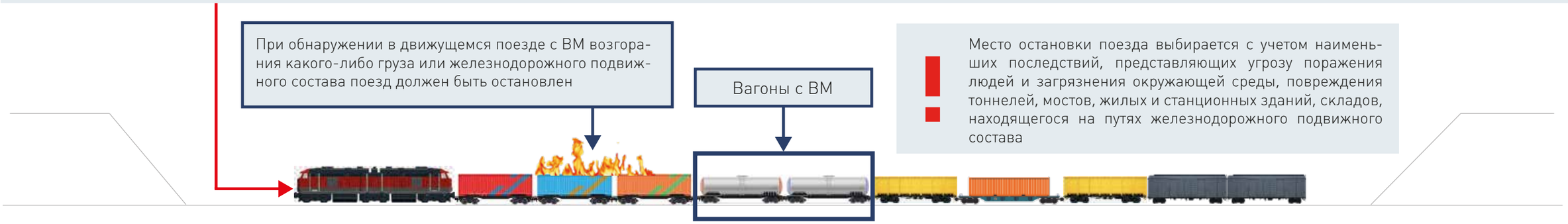
Машинист поезда или главный кондуктор обязаны, исходя из создавшейся обстановки, осуществлять возможные меры по ликвидации аварийной ситуации и ее последствий, руководствуясь командами поездного диспетчера, требованиями должностной инструкции, аварийных карточек, указаниями специалистов, сопровождающих вагоны с ВМ и опасными грузами

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств
2. Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам (утв. МЧС РФ 31.10.1996 N 9/733/3-2, МПС РФ 25.11.1996 N ЦМ-407)

п. 19-22 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНЫХ СИТУАЦИЯХ

После остановки поезда локомотивная бригада совместно с лицами, сопровождающими или охраняющими ВМ, обязаны немедленно произвести отцепку горящих вагонов и отвод их от не горящего железнодорожного подвижного состава, предварительно закрепив 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 мотор-вагонном подвижном составе

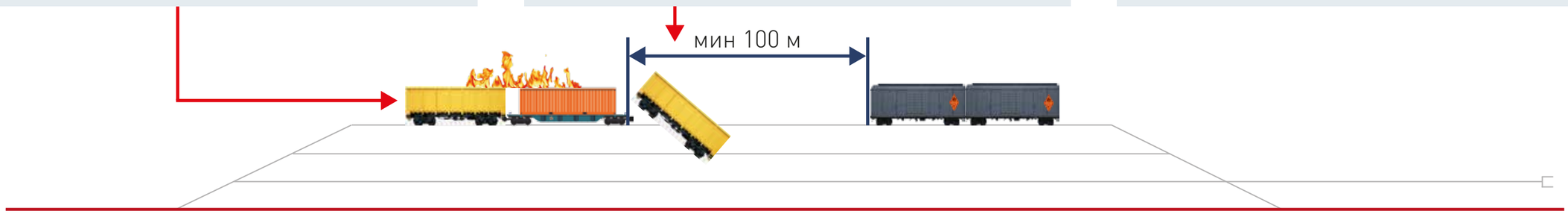


Место остановки поезда выбирается с учетом наименьших последствий, представляющих угрозу поражения людей и загрязнения окружающей среды, повреждения тоннелей, мостов, жилых и станционных зданий, складов, находящегося на путях железнодорожного подвижного состава

При возникновении аварийной ситуации с ВМ в пределах железнодорожной станции, дежурный по станции обязан сообщить о случившемся диспетчеру поездному 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 или создания пожароопасной ситуации на объектах железнодорожной инфраструктуры или на другом подвижном составе, находящемся в непосредственной близости от вагонов с ВМ, причастными работниками должны быть приняты срочные меры по удалению вагонов с ВМ на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м от зоны пожара

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



Диспетчер поездной

В случае возникновения пожара или создания пожароопасной ситуации на объектах железнодорожной инфраструктуры или на другом подвижном составе, находящемся в непосредственной близости от вагонов с ВМ, причастными работниками должны быть приняты срочные меры по удалению вагонов с ВМ на безопасное расстояние, но не менее чем на 100 м от зоны пожара

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденными протоколом от 5 апреля 1996 № 15 Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества Независимых Государств
2. Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам (утв. МЧС РФ 31.10.1996 N 9/733/3-2, МПС РФ 25.11.1996 N ЦМ-407)

ПРИЛОЖЕНИЕ №12
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ЗАКРЕПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

п. 1, 2 ПОРЯДОК ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

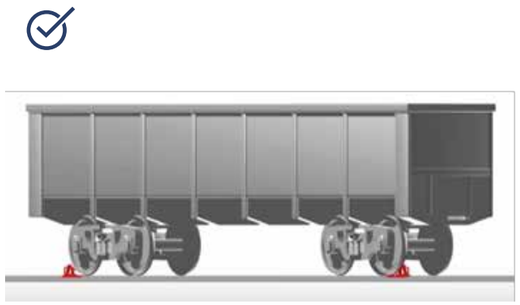
Железнодорожный подвижной состав, оставляемый на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива, закрепляется от самопроизвольного движения тормозными башмаками, стояночными тормозами (ручным или автоматическим) или стационарными средствами закрепления до отцепки локомотива

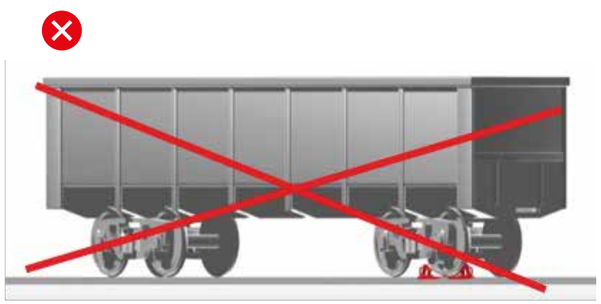
Тормозные башмаки укладываются таким образом, чтобы носок полоза башмака касался обода колеса

На железнодорожных путях или участках железнодорожных путей с приведенным уклоном более **0,0025** запрещается закрепление железнодорожного подвижного состава с последующим его оставлением на этих путях без локомотива, кроме случаев, указанных в пункте 20 приложения №12 К ИДП

Тормозные башмаки при закреплении составов поездов должны укладываться под крайние вагоны, за исключением вагонов, находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочного (сортировочно-отправочного) парка. Если тормозной башмак укладывается не под крайний вагон закрепляемой группы, то должна быть дополнительно проверена надежность сцепления всех вагонов этой группы со стороны спуска

В случае закрепления двумя и более тормозными башмаками не допускается их укладывать под одну колесную пару.





ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р

п. 3, 6, 7, 10 ПОРЯДОК ИСПОЛЬЗОВАНИЯ. МАРКИРОВКА И ХРАНЕНИЕ ТОРМОЗНЫХ БАШМАКОВ

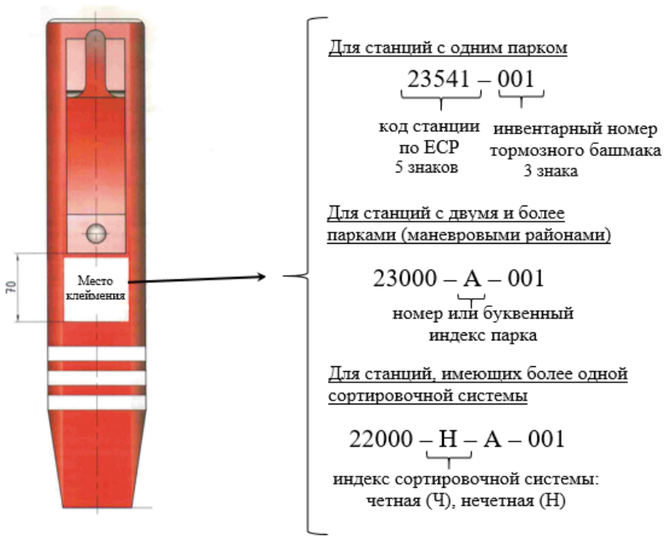
Тормозные башмаки маркируются и хранятся в местах, установленных локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), где обеспечивается их сохранность

Тормозные башмаки, применяемые для закрепления железнодорожного подвижного состава, окрашиваются в цвет, при котором они более заметны. Тормозные башмаки, применяемые для торможения вагонов, допускается не окрашивать, и вместо порядкового номера разрешается присваивать номер объединенных железнодорожных путей (железнодорожного пути), за которым закреплены тормозные башмаки

Запрещается подкладывать под колеса железнодорожного подвижного состава для закрепления посторонние предметы и устройства, не предусмотренные локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

На железнодорожных путях, имеющих уклон, башмаки укладываются со стороны спуска. При величине уклона более **0,0005 до 0,001** включительно, вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком со стороны, противоположной спуску.
При величине уклона более **0,001** с противоположной стороны спуска укладка тормозных башмаков не требуется

Тормозные башмаки, применяемые для эксплуатации на железнодорожных путях общего и необщего пользования, должны обеспечивать сопротивление движению одного вагона, закрепленного на горизонтальной площадке одним тормозным башмаком, не менее 9,81 кН (1 тс)



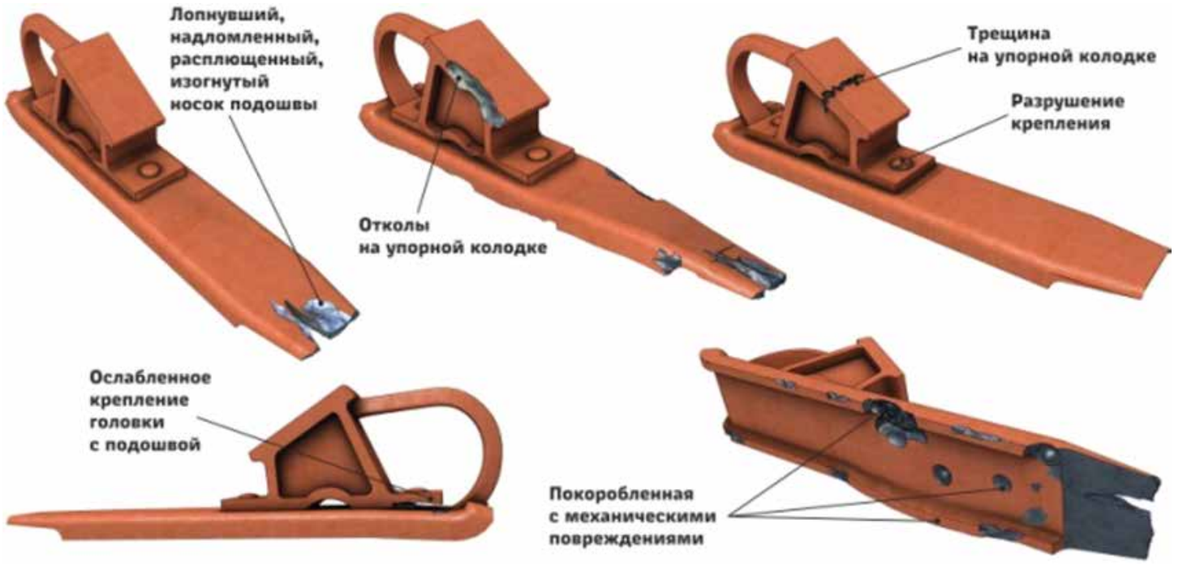
Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных станциях железнодорожного транспорта общего пользования, включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака.
Маркировка (клеймо) тормозных башмаков, применяемых на железнодорожных путях необщего пользования, примыкающих непосредственно (или через железнодорожные пути необщего пользования) к железнодорожным путям общего пользования, включает в себя информацию, указывающую на их принадлежность, в том числе код железнодорожной станции примыкания (по единой сетевой разметке), порядковый номер тормозного башмака

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р

п. 4, 5 НЕИСПРАВНОСТИ ТОРМОЗНЫХ БАШМАКОВ. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ УТЕРЕ ТОРМОЗНЫХ БАШМАКОВ

Запрещается применять для закрепления железнодорожного подвижного состава, торможения вагонов и в качестве охранных неисправные тормозные башмаки, тормозные башмаки, не имеющие установленной маркировки (клеймения) или имеющие маркировку (клеймение), которую невозможно прочесть, с обледенелым или замасленным (замазученным) полозом (подошвой), а также не окрашенные тормозные башмаки при их использовании для закрепления или в качестве охранных.

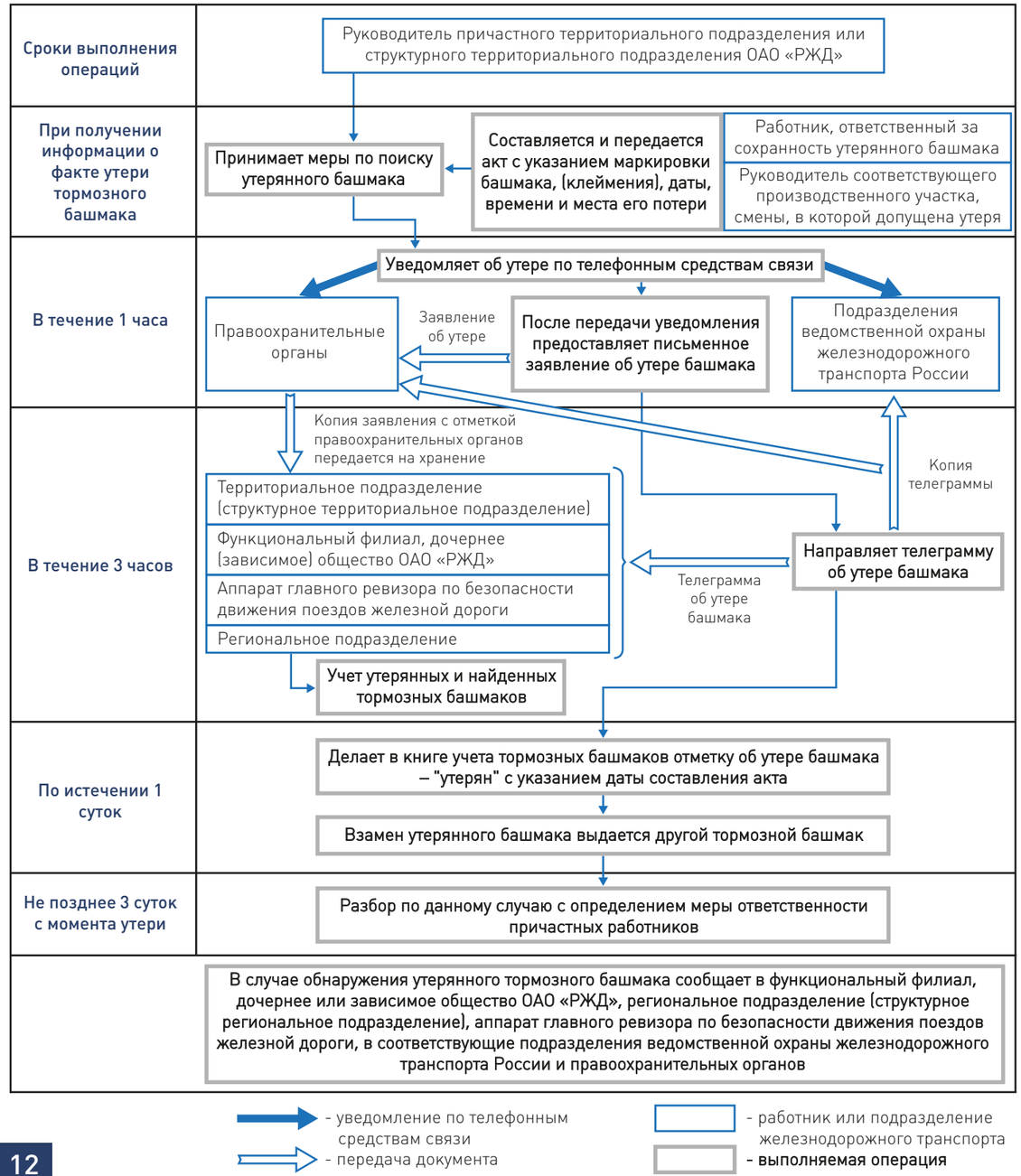


Эксплуатация тормозного башмака прекращается при изломе или изгибе конструкции его элементов, взаимодействующих с колесом закрепляемого железнодорожного подвижного состава или рельсом (лопнувшая головка или упорная площадка, покоробленный, изогнутый полоз или подошва, разрыв крепления элементов конструкции)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ УТЕРЕ ТОРМОЗНОГО БАШМАКА



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р

п. 8, 9, 11 - 15 ПОРЯДОК РАСЧЕТА НОРМ ЗАКРЕПЛЕНИЯ

УКЛОН ДО 0,0005

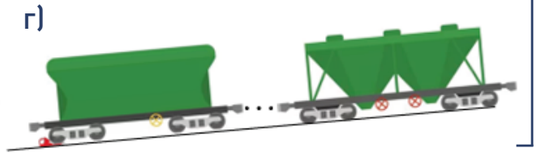
УКЛОН БОЛЕЕ 0,0005 → **K = n * (1,5i + 1)/200**

а) Одиночный вагон

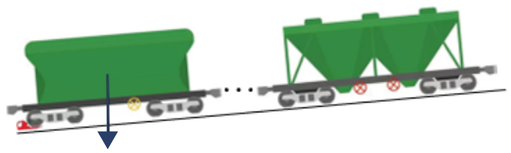
б) Сплотка локомотивов в недействующем состоянии

в) Рефрижераторные вагоны

г)



д) Разнородные по весу вагоны



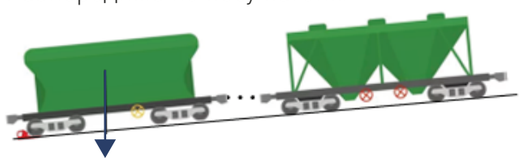
Однородные по весу вагоны

По результатам расчета требуемое количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа

Закрепляемые вагоны с нагрузкой на ось не менее 15т или с максимальной для закрепляемой группы нагрузкой

УКЛОН БОЛЕЕ 0,0005 → **K = n * (4i + 1)/200**

Разнородные по весу вагоны



Закрепляемые вагоны порожние, с нагрузкой на ось не менее 15 т, не являются самыми тяжелыми или с неизвестной нагрузкой на ось

На станционных железнодорожных путях с замасленными поверхностями рельсов нормы закрепления железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками увеличиваются в 1,5 раза

При закреплении железнодорожного подвижного состава тормозными башмаками на горизонтальных железнодорожных путях и железнодорожных путях с уклонами до **0,0005** включительно – укладывается по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон (состава, группы вагонов или одиночного вагона)

На железнодорожных путях с ломаным профилем, нормы закрепления составов поездов или групп вагонов, располагающихся в пределах всей длины железнодорожных путей, исчисляются по средней величине уклона для всей длины железнодорожного пути. Если вагоны оставляются на отдельных отрезках железнодорожных путей, то их закрепление тормозными башмаками производится по нормам, соответствующим фактической величине уклона данного отрезка.

При закреплении поданной под выгрузку (погрузку) группы вагонов, тормозные башмаки укладываются под вагоны, которые подлежат разгрузке в последнюю очередь (погрузке в первую очередь), или норматив закрепления для них должен исчисляться в соответствии с подпунктом 3 пункта 8 приложения №12 к ИДП.

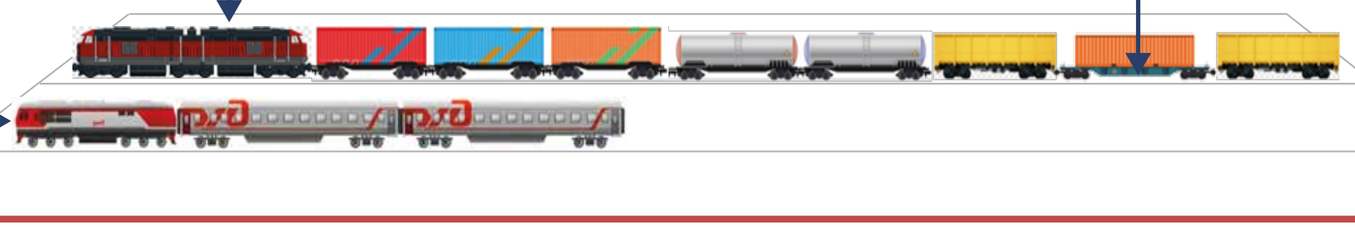
При сильном (более 15 м/с) ветре, направление которого совпадает с направлением возможного самопроизвольного движения железнодорожного подвижного состава, рассчитанная в соответствии с пунктом 8 приложения №12 к ИДП, норма закрепления увеличивается укладкой под колеса вагонов трех дополнительных тормозных башмаков (на каждые 200 осей закрепляемой группы), а при штормовом (более 21 м/с) ветре – семи тормозных башмаков (на каждые 200 осей).

п. 16-19, 25 ПОРЯДОК ЗАКРЕПЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ТЯГОВЫХ ЕДИНИЦ

На железнодорожных путях с уклонами, не превышающими **0,0025**, разрешается при смене локомотивов пассажирских поездов использовать для закрепления железнодорожного подвижного состава автоматические тормоза поезда в течение не более 15 минут. В случае невозможности смены локомотивов в течение указанного времени железнодорожный подвижной состав должен быть закреплен тормозными башмаками в соответствии с пунктом 8 приложения №12 к ИДП.

Локомотивы, специальный самоходный и мотор-вагонный подвижной состав снабжаются тормозными башмаками на случай необходимости закрепления железнодорожного подвижного состава при незапланированной остановке на перегоне. Количество тормозных башмаков для каждого типа тягового и специального самоходного подвижного состава устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры для конкретных участков исходя из условия надежного закрепления обращающихся железнодорожных подвижных составов, но не менее четырех штук на указанную единицу железнодорожного подвижного состава.

При закреплении мотор-вагонного подвижного состава, локомотивов в недействующем состоянии или железнодорожного подвижного состава при отсутствии достаточного количества тормозных башмаков допускается использовать стояночные тормоза железнодорожного подвижного состава из расчета: 5 тормозных осей заменяют 1 тормозной башмак.



Машинистам поездов, прибывших на железнодорожную станцию, запрещается отцеплять локомотив от железнодорожного подвижного состава, не получив сообщения о его закреплении в соответствии с нормами, установленными в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры. Такое сообщение передается машинисту в порядке, устанавливаемом в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры. Перед отцепкой локомотива от поезда или группы закрепляемого железнодорожного подвижного состава машинист обязан затормозить железнодорожный подвижной состав автоматическими тормозами.

В случаях, когда состав поезда или группа вагонов, оставляемых без локомотива, расцепляется и разъединяется для обеспечения прохода пассажиров, каждая часть такого железнодорожного подвижного состава должна закрепляться тормозными башмаками в соответствии с нормой, которая соответствует фактическому профилю того отрезка железнодорожного пути, где будет стоять расцепленная часть железнодорожного подвижного состава.

На горизонтальных железнодорожных путях или железнодорожных путях с уклоном менее **0,0005** допускается приводить в действие стояночный тормоз одного вагона (локомотива) в любой части сцепленной группы железнодорожного подвижного состава взамен тормозных башмаков с обеих ее сторон.

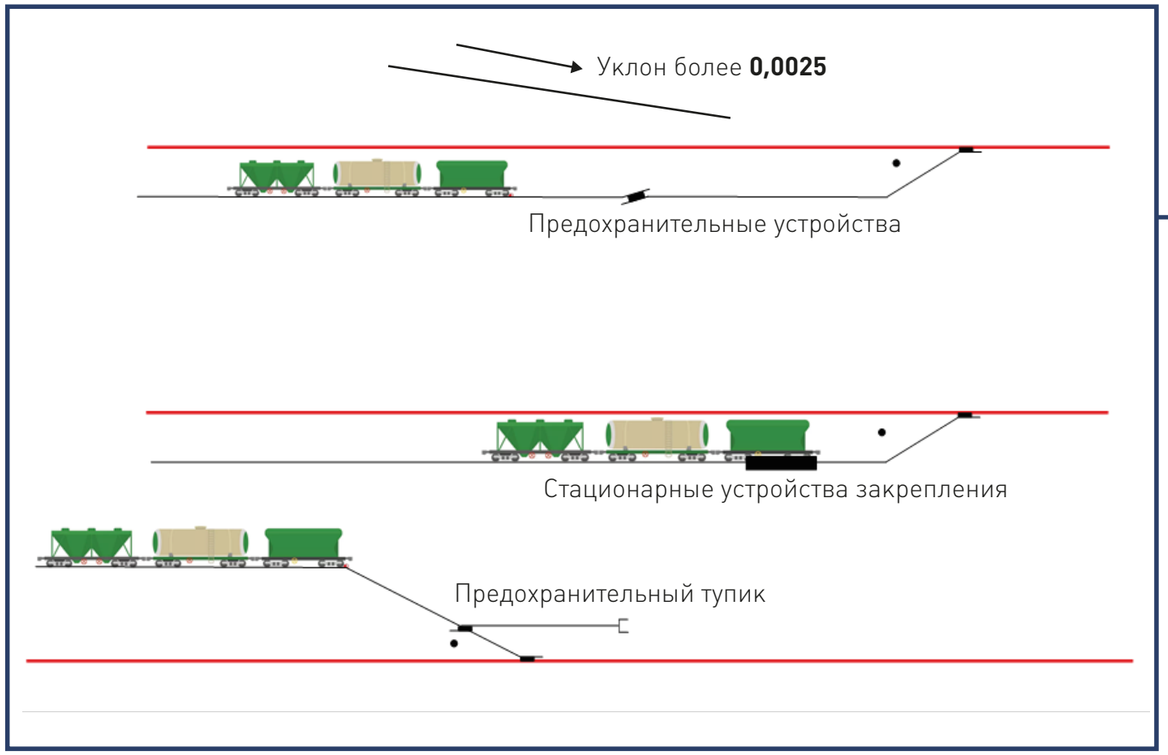
СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. Свод правил «Станционные здания, сооружения и устройства» СП 225.1326000.2014, утвержденным приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 г. № 331

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р
2. Инструкция по обслуживанию высокоскоростных и скоростных электропоездов на инфраструктуре ОАО «РЖД» машинистами, работающими без помощника машиниста, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 25 октября 2011 г. № 2293р
3. Технологическая инструкция «Техническое обслуживание электровозов и тепловозов в эксплуатации», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 апреля 2014 г. № 814р

п. 20-23 ДОПУСКАЕМЫЕ УСЛОВИЯ ЗАКРЕПЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА УЧАСТКЕ ПУТИ С ПРИВЕДЕННЫМ УКЛОНОМ БОЛЕЕ 0,0025



НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ИЛИ УЧАСТКАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ С ПРИВЕДЕННЫМ УКЛОНОМ БОЛЕЕ 0,0025 ЗАКРЕПЛЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА С ПОСЛЕДУЮЩИМ ЕГО ОСТАВЛЕНИЕМ НА ЭТИХ ПУТЯХ БЕЗ ЛОКОМОТИВА ДОПУСКАЕТСЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ОДНОГО ИЗ СЛЕДУЮЩИХ УСЛОВИЙ:

1) со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены от закрепляемого железнодорожного подвижного состава предохранительным устройством или изолированы взаимным расположением железнодорожных путей и стрелок;
2) со стороны спуска маршруты следования поездов ограждены стационарными устройствами закрепления, технические параметры которых позволяют удержать закрепляемый железнодорожный подвижной состав при фактическом значении уклона пути.

Порядок закрепления подвижного состава с указанием норм закрепления на железнодорожных путях, ответственных за выполнение операций по установке и снятию средств закрепления, а также контролирующих выполнение указанных операций приводится в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры.

При использовании для закрепления железнодорожного подвижного состава, оставляемого без локомотива, стационарных устройств закрепления или средств закрепления, необходимые минимальные нормы устанавливаются в соответствии с технической документацией на эти устройства и указываются в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры.

Закрепление железнодорожного подвижного состава, оставляемого на путях для длительной (более 24 ч) стоянки должно производиться с накатом колес на тормозные башмаки или с использованием стационарных средств закрепления. Правильность и надежность закрепления на тормозные башмаки проверяются начальником железнодорожной станции, его заместителем, дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р

п. 24 ОБЕСПЕЧЕНИЕ ВЗАИМНОГО КОНТРОЛЯ РАБОТНИКОВ ПРИ ЗАКРЕПЛЕНИИ ПС

ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ОПЕРАЦИЙ ПО ЗАКРЕПЛЕНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА СТАНЦИОННЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬСЯ СЛЕДУЮЩИЕ ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ ВЗАИМНЫЙ КОНТРОЛЬ РАБОТНИКОВ:

ПРИ ЗАКРЕПЛЕНИИ СОСТАВОВ ПОЕЗДОВ:

На главных и приемоотправочных железнодорожных путях руководит и контролирует закрепление дежурный по железнодорожной станции, а в отдельных маневровых районах – маневровый диспетчер

Дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание на отцепку локомотива на основании доклада исполнителя о закреплении подвижного состава или после личного убеждения в правильности закрепления подвижного состава

Машинисту поездного локомотива запрещается отцеплять локомотив от состава без разрешения дежурного по железнодорожной станции, переданного по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, а также через уполномоченного работника железнодорожной станции, производящего закрепление, или лично

Изъятие тормозных башмаков из-под состава разрешается по указанию дежурного по железнодорожной станции, переданному исполнителю этой операции по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи, через работника железнодорожной станции или лично

Дежурному по железнодорожной станции разрешается дать указание об изъятии тормозных башмаков только после убеждения в фактической прицепке локомотива к железнодорожному подвижному составу по докладу машиниста по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи или через работника железнодорожной станции

ПРИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ:

При производстве маневров ответственным за правильность и надежность закрепления железнодорожного подвижного состава является руководитель маневров

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 дежурному по железнодорожной станции, в отдельных маневровых районах – маневровому диспетчеру при запросе разрешения на выезд с железнодорожного пути, на котором остается железнодорожный подвижной состав без локомотива, а машинист локомотива – продублировать это сообщение дежурному по железнодорожной станции (маневровому диспетчеру) по устройствам технологической железнодорожной электросвязи

Лицо, распоряжающееся маневрами, убеждается в соответствии переданного машинистом и руководителем маневров сообщения нормам закрепления вагонов, установленным в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) для конкретного железнодорожного пути, и дает разрешение на выезд локомотива (маневрового состава) с железнодорожного пути (из данного маневрового района)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

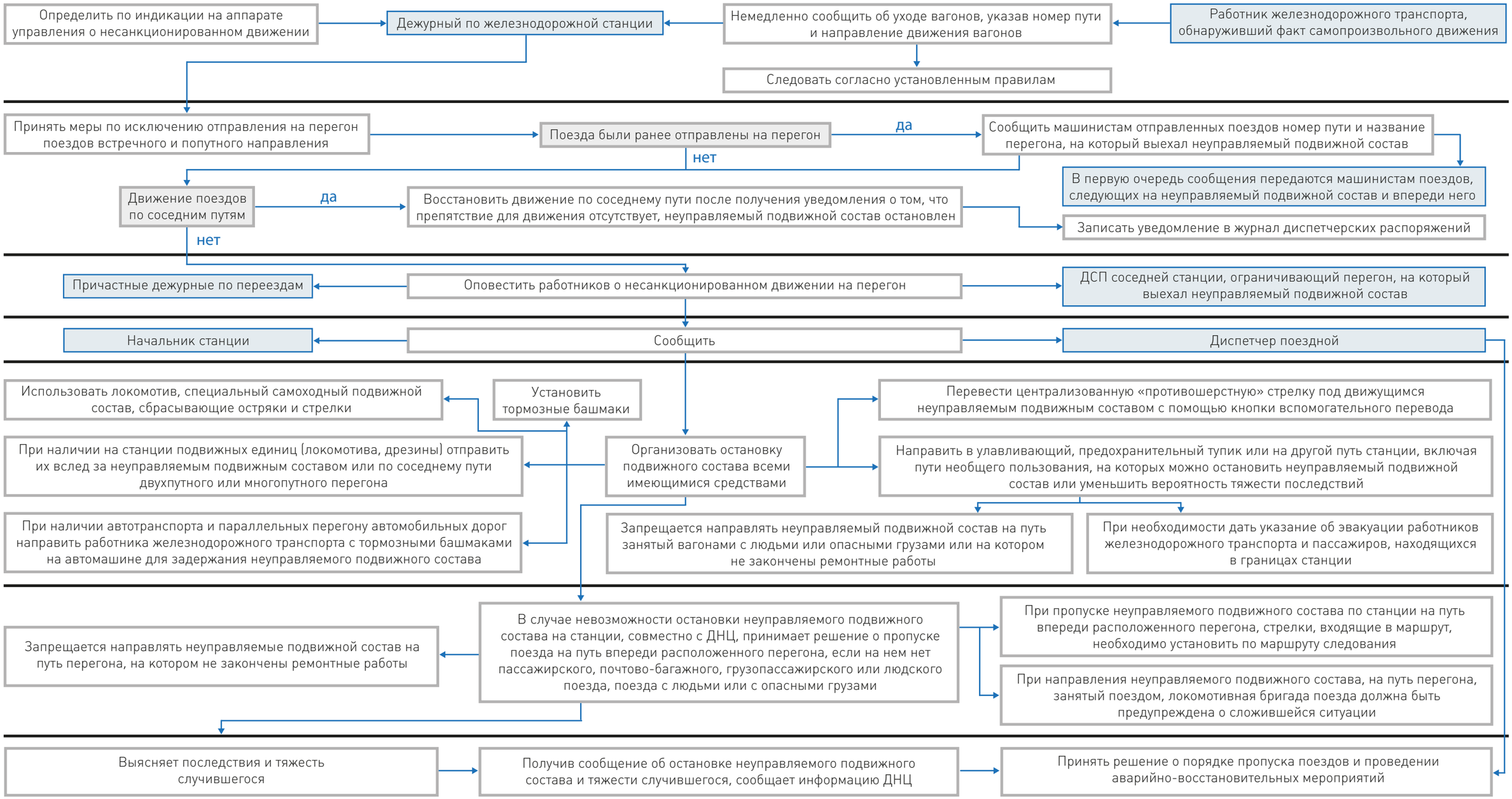
1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила учета, маркировки (клеймения), выдачи и хранения тормозных башмаков на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденными распоряжения ОАО «РЖД» от 19 декабря 2011 г. № 2737р

п. 26 ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОМ ДВИЖЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОМ ДВИЖЕНИИ ПОДВИЖНОГО СОСТАВА



ПРИЛОЖЕНИЕ №13
К ИДП

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РЕМОНТНЫХ И СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЕ

п. 1-5 РАЗРЕШЕНИЕ НА ПРОВЕДЕНИЕ РАБОТ

Закрытие перегона или железнодорожных путей общего пользования, вызывающее необходимость пропуска пассажирских поездов в обход по отношению к основному маршруту следования, допускается на срок до двух суток владельцем инфраструктуры.

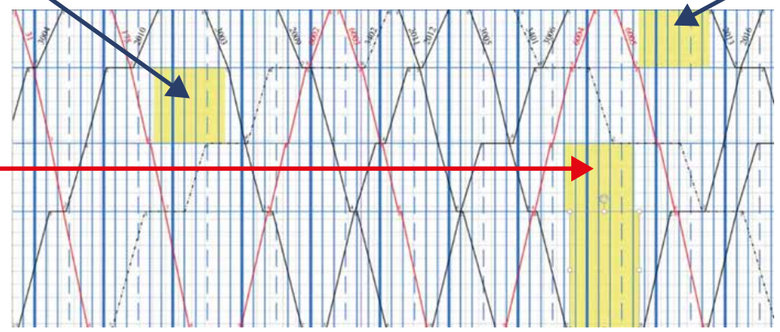
Закрытие перегона или одного из железнодорожных путей необщего пользования, соединяющих станцию примыкания владельца инфраструктуры с железнодорожными путями необщего пользования допускается владельцем железнодорожных путей необщего пользования с уведомлением начальника железнодорожной станции примыкания на срок до двух суток.

При наличии разрешения владельца инфраструктуры закрытие и открытие перегона (железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции) до начала работ и после их окончания оформляются приказом диспетчера поездного.

Запрещается предоставление «окна» для производства работ на перегоне и железнодорожной станции при отсутствии руководителя данных работ, указанного в разрешении владельца инфраструктуры

Для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств железнодорожной автоматики и телемеханики должно предоставляться время, в течение которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным железнодорожным путям перегона или железнодорожной станции для производства ремонтных и строительных работ

На производство ремонтных и строительных работ, требующих по своему характеру закрытия перегона, главного железнодорожного пути перегона или железнодорожной станции, а также приемоотправочного железнодорожного пути железнодорожной станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры



Руководитель работ устанавливает постоянную связь с диспетчером поездным с использованием регистрируемых видов (каналов) связи в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, на время производства работ, вызывающих перерыв движения, для производства которых в графике движения предусмотрены «окна», а также организовать освещение места производства работ в случае проведения их в темное время суток.

В разрешении на производство работ указываются: виды работ, время, на которое согласовано закрытие перегона или отдельного железнодорожного пути (одного из железнодорожных путей многопутного перегона), должность и фамилия лица, осуществляющего руководство этими работами. Фамилию и должность руководителя работ диспетчер поездной обязан сообщить дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Приказ Минтранса России от 11 июля 2012 г. № 231 «Об утверждении порядка и сроков проведения аттестации работников железнодорожного транспорта, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования, а также порядок формирования аттестационной комиссии»

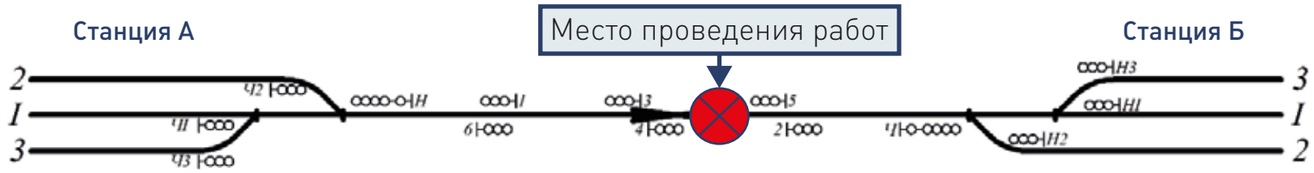
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Распоряжение ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. № 66р «О проведении аттестации работников ОАО «РЖД»
3. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р
4. «Положение об обеспечении безопасной эксплуатации технических сооружений и устройств железных дорог при строительстве, реконструкции и (или) ремонте объектов инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 7 ноября 2018 г. № 2364/р
5. Распоряжение ОАО «РЖД» от 14 июля 2011 г. № 1533р

п. 6, 7, 19 ПОРЯДОК ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА

В период закрытия для ремонтных работ одного или нескольких железнодорожных путей на двухпутном или многопутном перегонах, порядок движения поездов по остающемуся пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры с указанием мер, направленных на увеличение его пропускной способности (пропуск соединенных поездов, движение поездов с разграничением временем, применение временных устройств автоматической блокировки, открытие временных постов)

Перед закрытием перегона руководитель работ обязан:



Оформить заявку в журнале диспетчерских распоряжений у ДСП

В тексте заявки определяется последовательность отправления на закрытый перегон хозяйственных поездов, с указанием для каждого поезда километра первоначальной остановки на закрытом перегоне (или главном железнодорожном пути) и железнодорожной станции, куда они должны следовать по окончании работ

Передать заявку по телефону на смежную ж.д. станцию, и диспетчеру поездному

Диспетчер поездной

С наступлением срока начала работ с закрытием перегона (железнодорожного пути) диспетчер поездной устанавливает его свободность от поездов или свободность соответствующего железнодорожного пути на двухпутном и многопутном участках

ДСП станции Б

Фиксирует текст заявки в журнале диспетчерских распоряжений

ЗАПРЕЩАЕТСЯ приступать к работам до получения руководителем работ приказа диспетчера поездного и ограждения места работ сигналами, в соответствии с пунктами 40 – 50 Инструкции по сигнализации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, содержащейся в приложении № 1 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

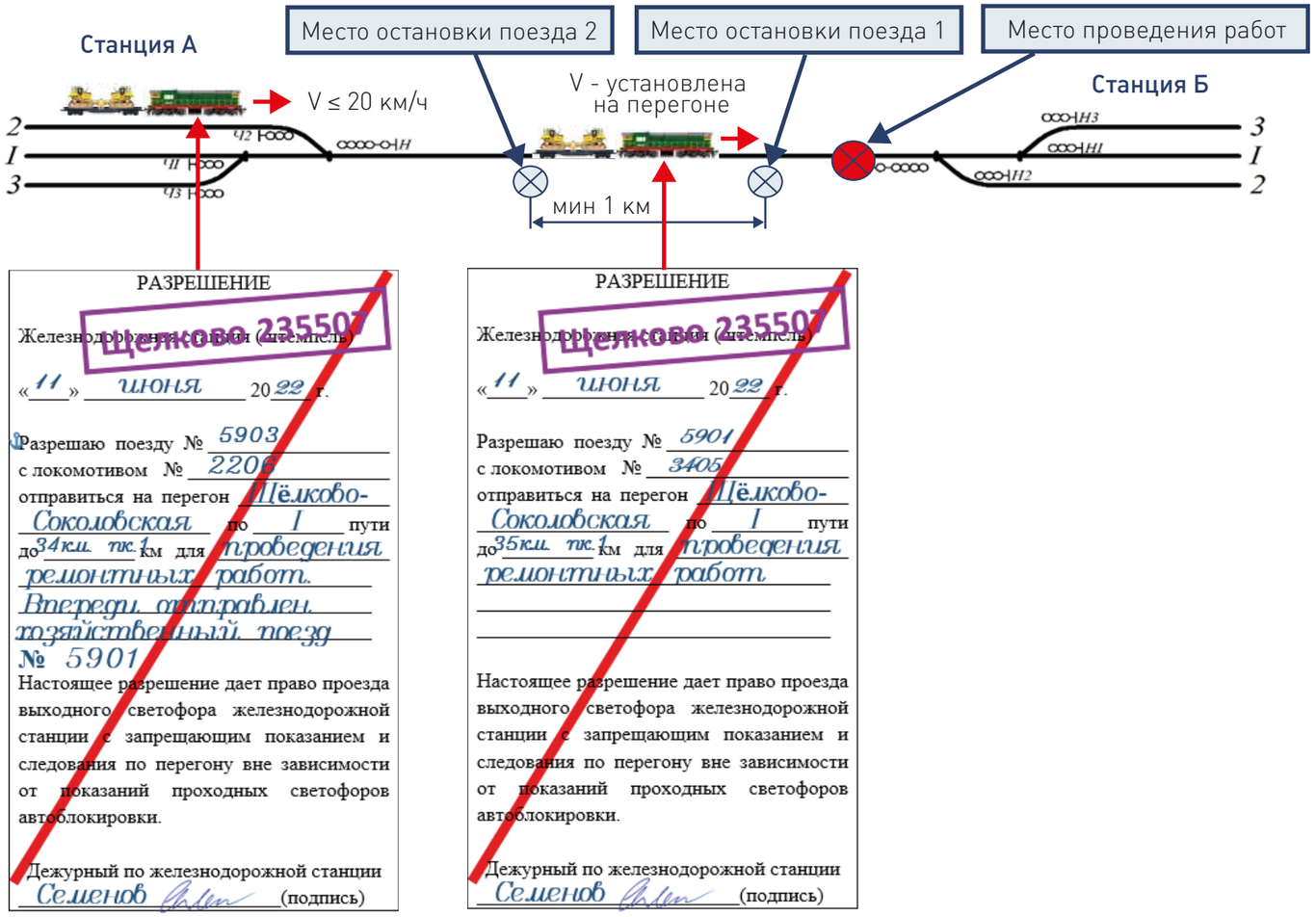
1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

п. 8 ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН

Дежурный по железнодорожной станции перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон в целях исключения отправления на этот перегон поездов в попутном направлении изымает из аппарата ключ-жезл (при его наличии) соответствующего перегона (железнодорожного пути перегона) до вступления последнего хозяйственного поезда на первый блок-участок удаления. Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения приказа диспетчера поездного об открытии перегона (железнодорожного пути перегона) для движения поездов.

ДСП станции А

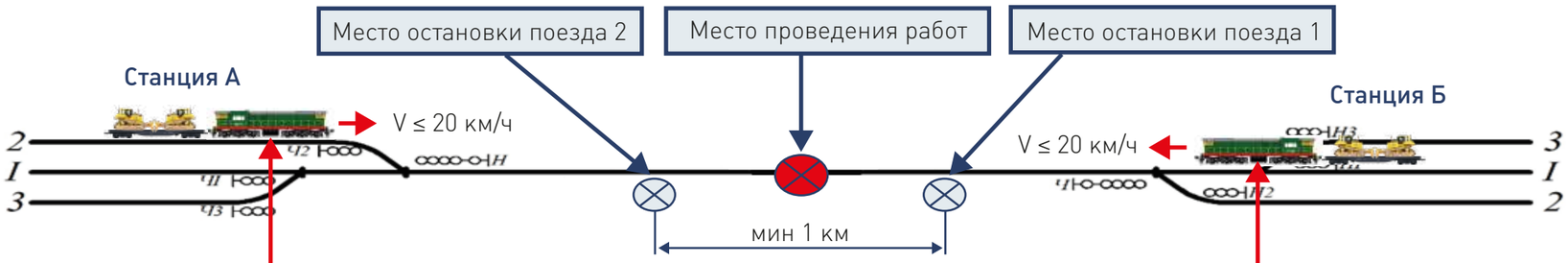
Отправление хозяйственных поездов, включая отдельные единицы специального самоходного подвижного состава (далее – хозяйственный поезд), на перегон (или железнодорожный путь перегона), закрытый для ремонта сооружений и устройств, производится по разрешениям на бланке ДУ-64. В бланке ДУ-64 указывается место (километр, пикет) первоначальной остановки каждого поезда.



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

п. 9 ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН



РАЗРЕШЕНИЕ

Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507

«11» июня 2022 г.

Разрешаю поезду № 5903
с локомотивом № 2206
отправиться на перегон Щёлково-Соколовская по I пути до 34 км пк 1 км для проведения ремонтных работ.
На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд № 5902

Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

Дежурный по железнодорожной станции
Семенов (подпись)

РАЗРЕШЕНИЕ

Железнодорожная станция (штемпель) Щелково 235507

«11» июня 2022 г.

Разрешаю поезду № 5902
с локомотивом № 3405
отправиться на перегон Щёлково-Соколовская по I пути до 34 км пк 1 км для проведения ремонтных работ.
На перегон отправлен встречный хозяйственный поезд № 5903

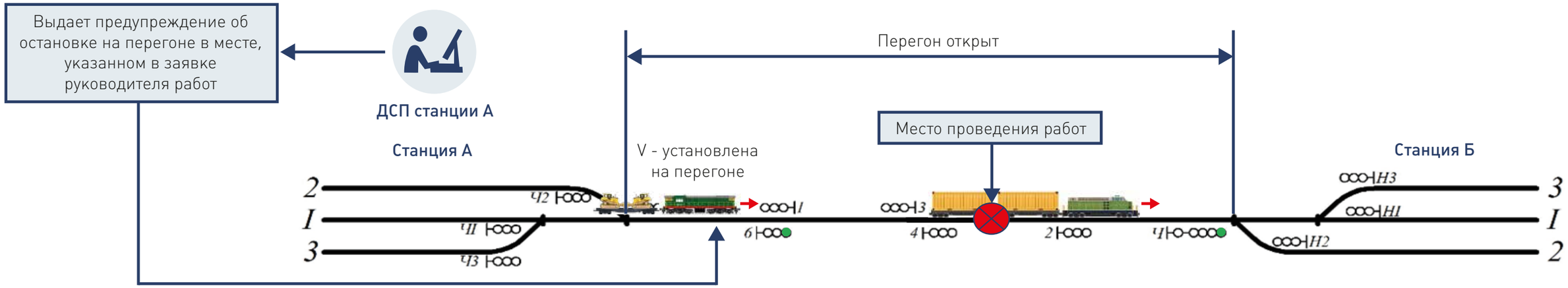
Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

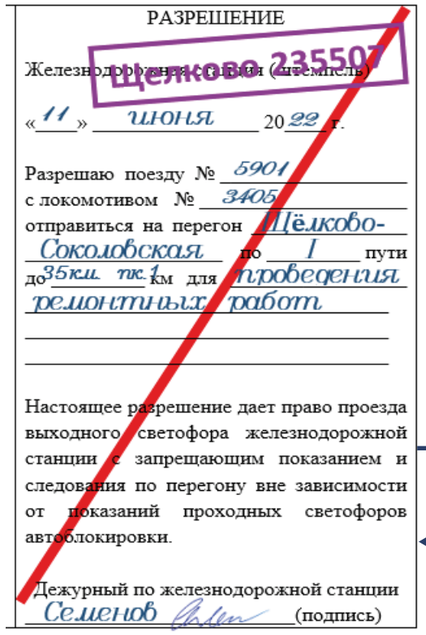
Дежурный по железнодорожной станции
Семенов (подпись)

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

п. 10 ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН





РАЗРЕШЕНИЕ

Щелково 235507

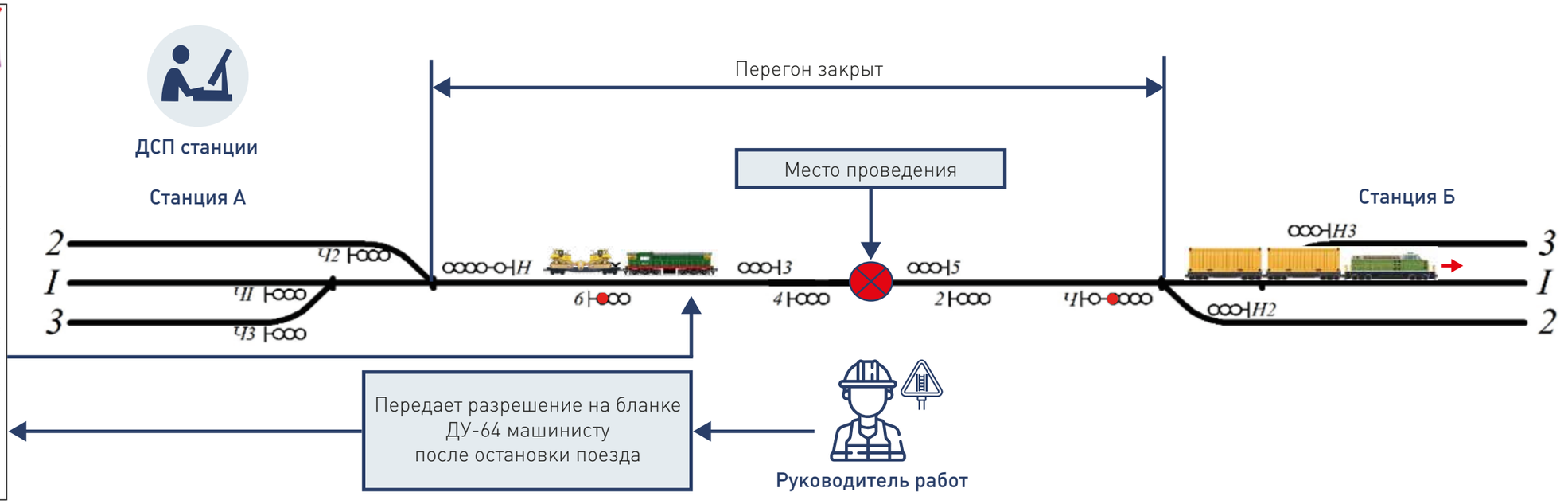
Железнодорожная станция (штемпель)

«11» июня 2022 г.

Разрешаю поезду № 5901
с локомотивом № 3405
отправиться на перегон Щёлково-Соколовская по 1 пути до 35км пк 1 км для проведения ремонтных работ

Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки.

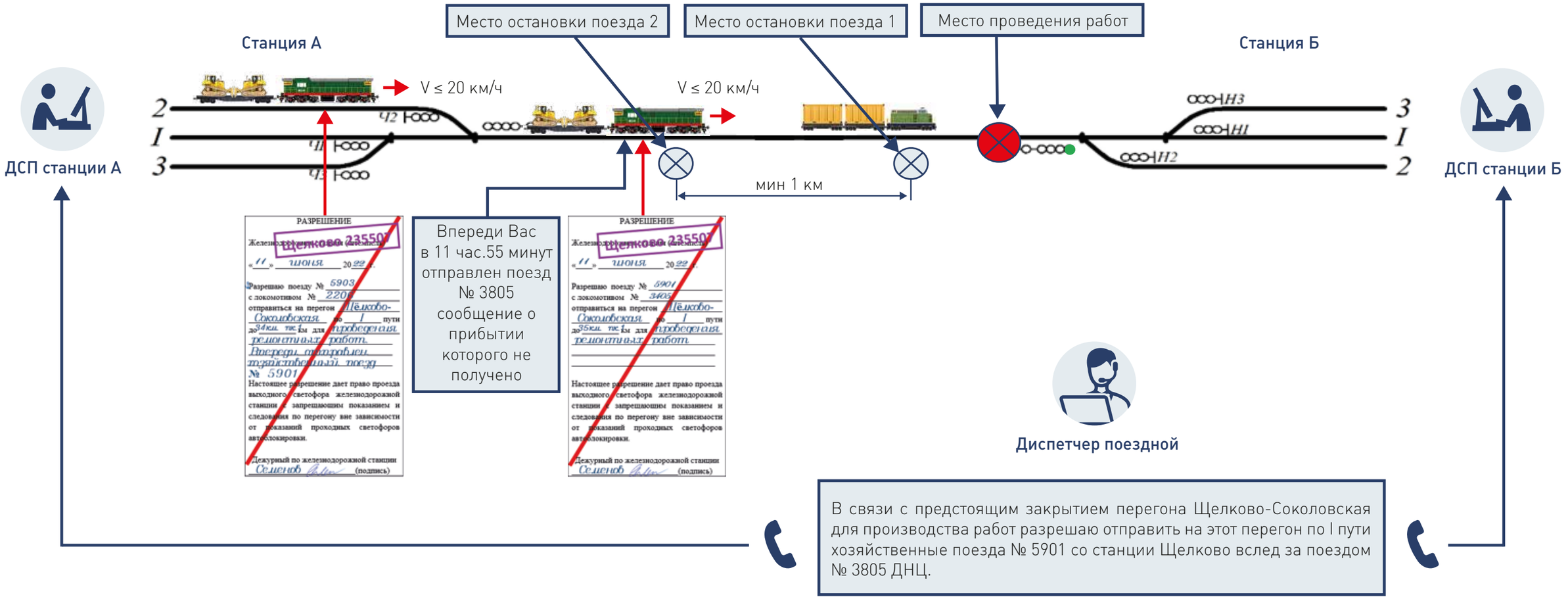
Дежурный по железнодорожной станции
Семенов (подпись)



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

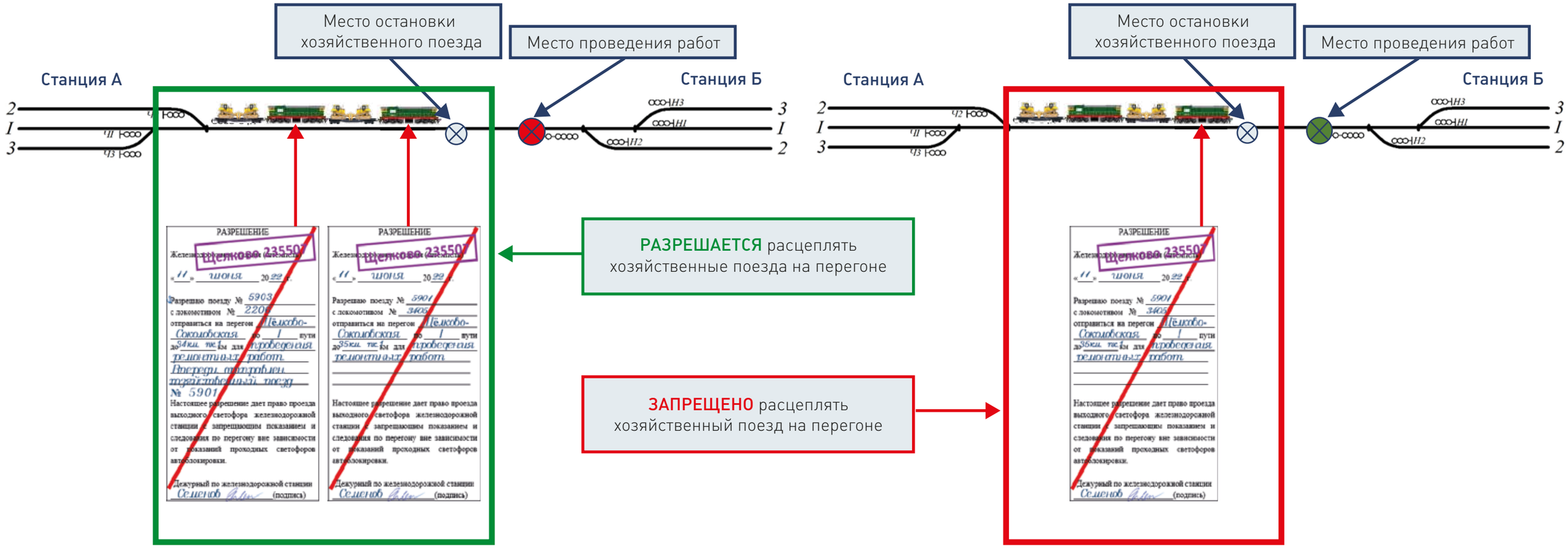
п. 11 ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

п. 12 ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ НА ПЕРЕГОН



Отправляемые с железнодорожной станции для одновременной работы на перегоне соединенные хозяйственные поезда расцепляются или соединяются на перегоне по указанию руководителя работ. Машинисту каждого из хозяйственных поездов, в этом случае должно выдаваться отдельное разрешение на бланке ДУ-64 с присвоением каждому поезду отдельного номера. При отсутствии разрешения на бланке ДУ-64 руководителю работ запрещается осуществлять расцепку хозяйственных поездов на перегоне.

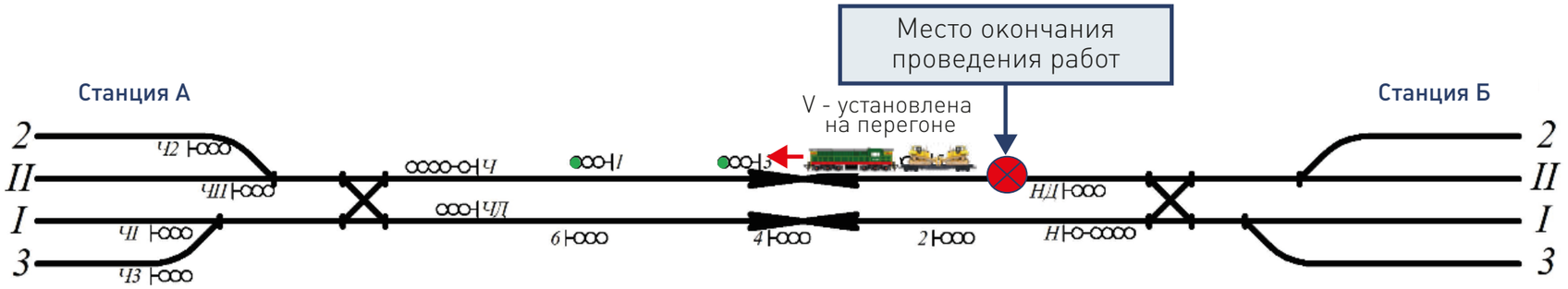
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

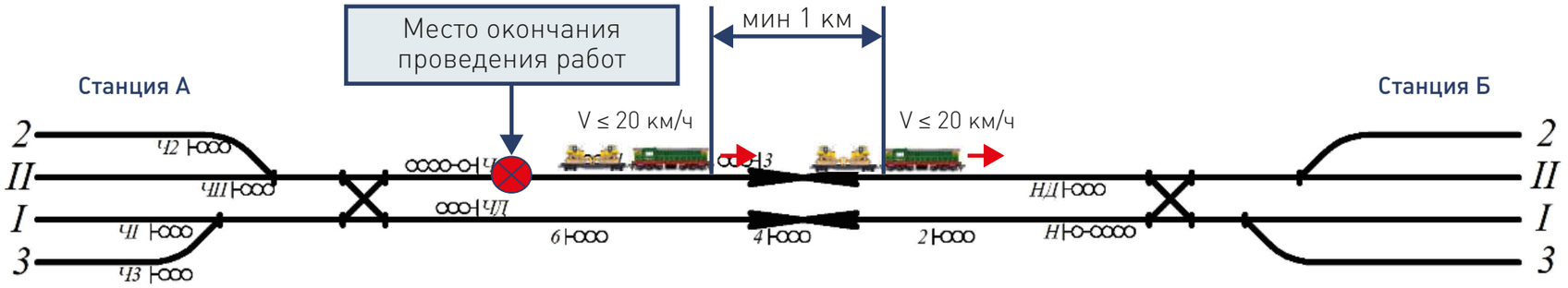
1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 1 сентября 2016 г. № 1799р.

п. 13-16 ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ С ПЕРЕГОНА

Хозяйственные поезда при производстве работ на перегоне или в пределах железнодорожной станции должны сопровождаться руководителем работ или уполномоченным им работником.

Ко времени окончания установленного перерыва в движении поездов выполнение работ должно быть полностью закончено, сооружения и устройства приведены в состояние, обеспечивающее безопасное движение поездов, и сигналы остановки сняты с оставлением, при необходимости, сигналов уменьшения скорости и (или) соответствующих сигнальных знаков.





Отправление хозяйственных поездов с перегона производится по указанию руководителя работ, согласованному с диспетчером поездным.

О порядке возвращения хозяйственных поездов с перегона диспетчер поездной ставит в известность дежурных по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон

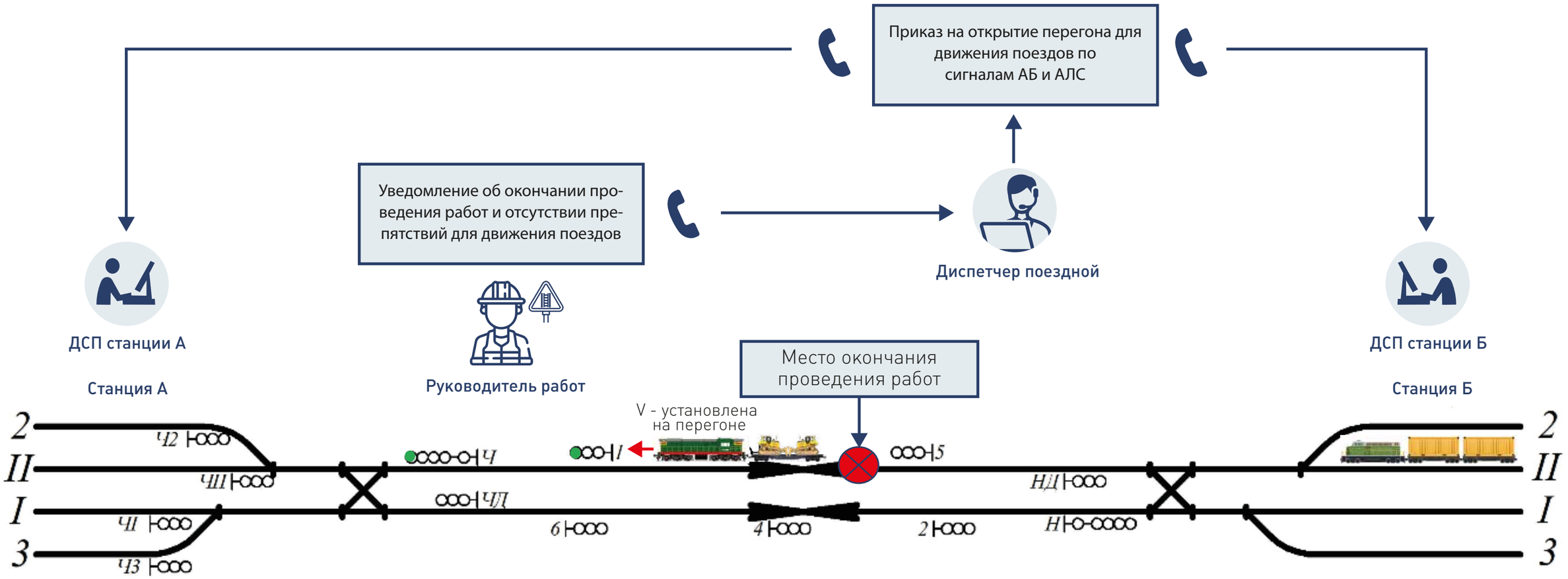
По окончании работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть железнодорожный путь и ремонтируемые устройства на всем протяжении участка работы, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих движению, а также проверить, не находятся ли грузы и (или) предметы за пределами установленных габаритов.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р

п. 17, 18 ПОРЯДОК ОТКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА

По окончании работы хозяйственных поездов руководитель работ обязан лично или через подчиненных работников осмотреть железнодорожный путь и ремонтируемые устройства на всем протяжении участка работы, обеспечить немедленное устранение недостатков, препятствующих движению, а также проверить, не находятся ли грузы и (или) предметы за пределами установленных габаритов.



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

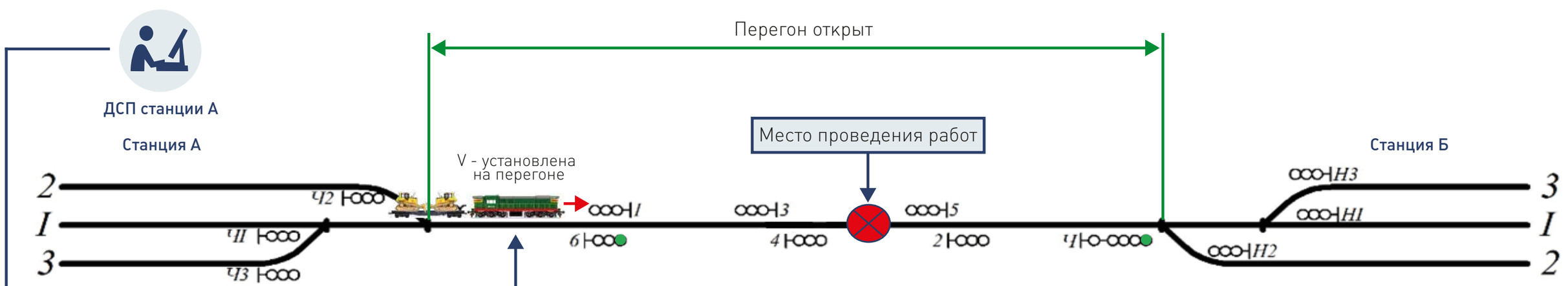
1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.

п. 20, 21 ПОРЯДОК ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ОСУЩЕСТВЛЕНИИ РАБОТ ПО РЕМОНТУ ПУТИ БЕЗ ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА

Работы по ремонту пути, не требующие по своему характеру закрытия движения, выполняются в интервалах между поездами.

Диспетчер поездной

Отправление хозяйственных поездов на перегоны (железнодорожные пути перегонов), где не производятся работы по ремонту сооружений и устройств или где характер работ не требует закрытия перегона (железнодорожного пути), осуществляется по устному указанию диспетчера поездного.



Поезда отправляются на перегон по разрешениям, предусмотренным для соответствующих средств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи. Руководителю работ и машинисту передается предупреждение о времени прибытия (возвращения) поезда на железнодорожную станцию. Занимать перегон сверх времени, указанного в предупреждении, запрещается.

До выезда хозяйственного поезда с перегона руководитель работ обязан убедиться в том, что препятствий для нормального движения поездов нет.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 25 февраля 2019 г. №348/р
2. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.

п. 22-26 ПОРЯДОК РАБОТЫ ССПС

При работе специального самоходного подвижного состава на одном из железнодорожных путей двухпутного или многопутного перегона, а также на приемоотправочном или главном путях железнодорожной станции, соседний железнодорожный путь ограждается сигналами в случаях и в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. На поезда, следующие по этому железнодорожному пути, выдаются предупреждения в соответствии с заявкой руководителя работ.

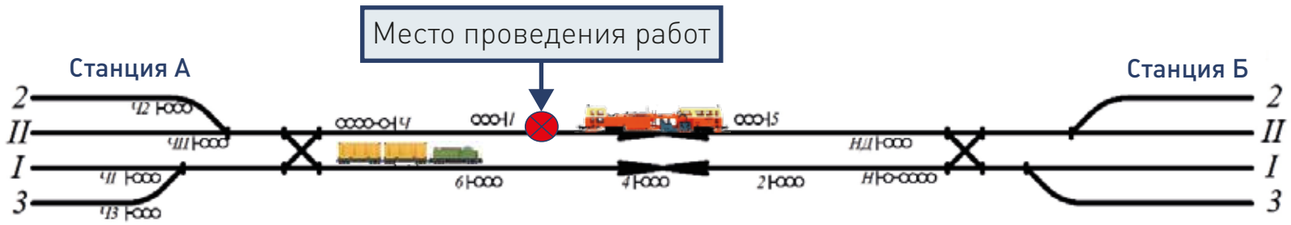
При работе специального железнодорожного подвижного состава (перечень которого устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры) на двухпутных или многопутных перегонах, а также на приемоотправочных или главных путях железнодорожных станций машинистам поездов, проходящих по соседнему железнодорожному пути, передаются предупреждения

В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для проезда кондукторов и руководителей работ допускается ставить вагоны с переходными площадками в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

ДСП станции А

Выдает предупреждение:

- на перегоне А-Б по I пути работает путевой струг. При следовании по перегону соблюдать особую бдительность;
- перед местами с плохой видимостью подавать оповестительные продолжительные свистки



ДСП станции Б

На станционных железнодорожных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, без согласия дежурного по железнодорожной станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра и без выдачи машинистам поездов предупреждений о порядке проследования места работ.
В случаях производства работ на контактной сети в журнале осмотра руководителем работ должно быть указано, какие железнодорожные пути, стрелки или секции контактной сети закрываются для движения всех поездов или только электроподвижного состава.

При выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей, без нарушения целостности железнодорожного пути и искусственных сооружений, запись о начале и окончании работ в журнале осмотра, допускается заменять регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ дежурному по железнодорожной станции (на участках с диспетчерской централизацией – диспетчеру поездному).

Ввод устройств в действие по окончании работ производится дежурным по железнодорожной станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по железнодорожной станции с последующей личной подписью руководителя работ в случае, если работы осуществлялись работниками владельца инфраструктуры; на основании акта-приемки выполненных работ – в случае, если указанные работы осуществлялись подрядной организацией.»

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Единый порядок выдачи предупреждений при различном техническом оснащении инфраструктуры и тягового подвижного состава, утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р.
2. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р.
3. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г № 2055р.

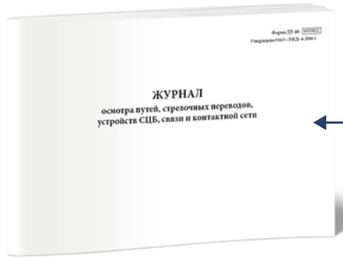
ПРИЛОЖЕНИЕ №14
К ИДП

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ ПРИЕМА, ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ПРОИЗВОДСТВА МАНЕВРОВ В УСЛОВИЯХ НАРУШЕНИЯ РАБОТОСПОСОБНОГО СОСТОЯНИЯ УСТРОЙСТВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ

п. 1-4 ПЕРВИЧНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ НЕИСПРАВНОСТИ УСТРОЙСТВ ЖАТ

При возникновении неисправностей устройств ЖАТ необходимо проверить:

В первую очередь	Дополнительно
Правильность действий своих и других работников	Свободность пути предполагаемого пути
Самопроизвольный выезд, сход подвижного состава	Наличие контроля положения всех стрелок по маршруту
Самопроизвольное движение вагонов	Правильность установки стрелок по маршруту
Взрез стрелки	Путь и стрелки в маршруте не замкнуты в ранее приготовленых маршрутах
	Ключ-жезл находится в аппарате и правильно установлен
	Отключен заградительный светофор (или аналогичные устройства) при наличии подконтрольных переездах
	Соответствие приготовленного маршрута направлению блокировки
	Отсутствие нарушений положений локальных нормативных актов о порядке пользования устройствами СЦБ



Установив наличие нарушения нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить об этом работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики и действовать в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

До устранения неисправности и проверки работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры и до занесения соответствующих записей работников подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, и работников причастных служб владельца инфраструктуры в журнал осмотра, дежурному по железнодорожной станции, независимо от поездной обстановки, запрещается пользоваться неисправными устройствами, в том числе, если контроль свободности или занятости изолированных участков и положения централизованных стрелок возобновился, или произошли изменения показаний на аппарате управления, но при этом соответствующие записи в журнале осмотра не выполнены.

В зависимости от характера неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не ожидая прибытия работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики, обязан лично или через соответствующих работников железнодорожной станции, в том числе, используя имеющиеся в его распоряжении средства связи, выяснить причину нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики внешним осмотром железнодорожных путей и стрелок:

1) при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом

2) если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между остряком и рамным рельсом.

О причинах нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и их устранении дежурный по железнодорожной станции или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, делает запись в последней графе журнала осмотра

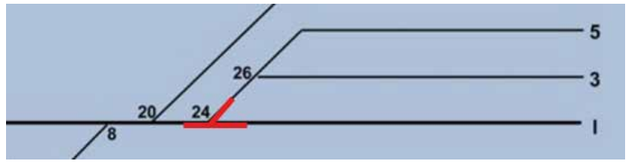
Если неисправность устройств железнодорожной автоматики и телемеханики связана с распломбированием устройств, то об этом указывается в записи, производимой в журнале осмотра.

При наличии счетчиков нажатия непломбируемых кнопок в журнале осмотра указываются показания счетчика в записях о неисправности и о восстановлении работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики.

Если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, разрешается возобновить пользование устройствами

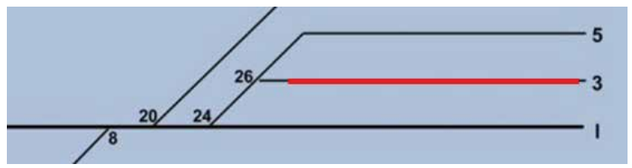
Если внешним осмотром причина нарушения работоспособного состояния устройств железнодорожной автоматики и телемеханики не обнаружена и не устранена, то до устранения повреждения, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен принимать и отправлять поезда и производить маневровые передвижения с проверкой свободности железнодорожного пути и стрелок, и приготовлением маршрутов в порядке, предусмотренном для таких случаев владельцем инфраструктуры в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции

п. 5, 6, 7 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ЛОЖНОЙ ЗАНЯТОСТИ СТРЕЛОЧНЫХ ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ПРИЕМА ИЛИ БЕССТРЕЛОЧНОГО ИЗОЛИРОВАННОГО УЧАСТКА



При ложной занятости стрелочных изолированных участков перевод соответствующих стрелок электрической централизации осуществляется с использованием ответственных команд вспомогательного режима (путем задания индивидуальных ответственных команд или с помощью пломбируемых вспомогательных кнопок, или кнопок со счетчиком числа нажатий). О каждом случае использования ответственных команд или о снятии пломб работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен сделать запись в журнале осмотра. Перед каждым переводом такой стрелки работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан убеждаться в том, что участок пути свободен от подвижного состава.

Прием, отправление поездов и маневровые передвижения по маршрутам, в которые входят ложно занятые участки, производятся при запрещающих показаниях светофоров.
На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением, при неисправности стрелочного изолированного участка, когда последний показывает ложную занятость, соответствующая группа стрелок переводится с пульта местного управления или же железнодорожная станция передается на резервное управление.



При ложной занятости железнодорожного пути приема или бесстрелочного изолированного участка работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан лично или через ответственных за данный участок работников железнодорожного транспорта, установленных владельцем инфраструктуры в ТРА станции, убеждаться в его свободности от железнодорожного подвижного состава. Прием поездов на такие железнодорожные пути должен производиться при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора.

На станциях с диспетчерским управлением или телеуправлением при необходимости приема поезда на железнодорожный путь с ложной занятостью, прием производится при запрещающем показании входного светофора по приказу диспетчера поездного (дежурного по железнодорожной станции, с которой осуществляется телеуправление) после проверки им через работника, указанного в локальном нормативном акте владельца инфраструктуры или железнодорожная станция передается на резервное управление.
На раздельных пунктах, не обслуживаемых дежурными работниками, проверку свободности железнодорожного пути приема поезда разрешается возлагать на локомотивную бригаду в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Действия ДСП при ложной свободности

- Перейти на индивидуальное управление светофорами
- Сделать запись в журнале осмотра
- Вызвать работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики

До устранения неисправности разрешается:

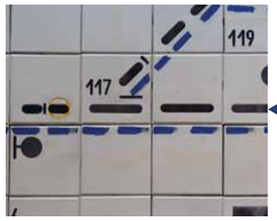
- Приём, отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающем показании светофоров
- Устанавливать маршруты только после убеждения в свободности участка от железнодорожного подвижного состава (лично или через работника, указанного в ТРА станции)

По прибытии, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики обязан устранить неисправность, а при невозможности – выключить участок без сохранения пользования сигналами.

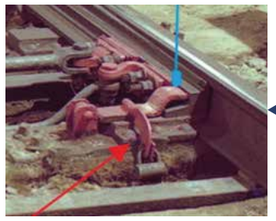
п. 8-10 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОТЕРЕ КОНТРОЛЯ ПОЛОЖЕНИЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОЙ СТРЕЛКИ

В случае потери контроля положения централизованной стрелки на пульте (аппарате) управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по железнодорожной станции, а на станциях с диспетчерским управлением – диспетчер поездной или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этому стрелочному переводу.

Движение поездов по такой стрелке производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения стрелки с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положении, которое контролируется на пульте (аппарате) управления, поезда пропускаются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.



Если на аппарате управления отсутствует контроль положения централизованной стрелки, то ее исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте лично дежурным по железнодорожной станции или работником, указанным в технически-распорядительном акте железнодорожной станции.



Стрелка должна быть заперта на закладку и навесной замок, а в ее электроприводе выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка). Ключ от запертой стрелки должен храниться у дежурного по станции или у работника согласно технически-распорядительному акту железнодорожной станции.

Перевод стрелки курбелем осуществляется работником, указанным в технически-распорядительном акте железнодорожной станции.

Если стрелка не переводится с пульта (аппарата) управления электрической централизации, то после внешнего осмотра и до устранения неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, с разрешения диспетчера поездного переводит стрелку на аварийное управление (курбелем).

При переводе курбелем спаренных стрелок или стрелки с подвижным сердечником крестовины обе стрелки или стрелка и подвижной сердечник должны быть поставлены в одинаковое (плюсовое или минусовое) положение.
При переводе стрелки с подвижным сердечником крестовины на аварийное управление (курбелем) первым должен переводиться и запираться подвижный сердечник, а затем остряки стрелки с запиранием их установленным порядком.

Для получения контроля положения стрелки, переведенной курбелем, если соответствующий участок пути показывает ложную занятость, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен воспользоваться ответственной командой вспомогательного перевода стрелки, а для стрелок, замкнутых в маршруте – предварительно произвести искусственную разделку маршрута.

После устранения неисправности и восстановления действия стрелки работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики поднимает курбельную заслонку вверх. При переводе на аварийное управление одной из спаренных стрелок или стрелки с подвижным (поворотным) сердечником крестовины вторая стрелка или подвижный сердечник тоже должны переводиться на аварийное управление.

После каждого перевода стрелки при помощи курбеля, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, должен выполнить операции, соответствующие переводу стрелки в требуемое положение.

Если на аппарате управления после перевода стрелки курбелем сохраняется контроль ее положения, то прием, отправление поездов и маневровые передвижения осуществляются при разрешающих показаниях соответствующих светофоров. В правильности установки в маршруте стрелки, переводимой курбелем, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, убеждается по докладу работника, осуществляющего перевод этой стрелки, и по наличию контроля на пульте (аппарате) управления.

Если перевести стрелку с центрального пульта диспетчерской централизации (или аппарата телеуправления) невозможно, диспетчер поездной (дежурный по железнодорожной стации телеуправления) обязан направить работника, указанного в ТРА железнодорожной станции для осмотра и по возможности устранения причины нарушения управления.
При необходимости перевод данной стрелки производится с пульта местного управления или 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 аварийное управление (курбелем)

Если электрический контроль положения стрелок, переводимых курбелем, нарушен, то на рукоятку (кнопки) таких стрелок надевается колпачок (колпачки), а при наличии автоматизированного рабочего места производятся действия по их индивидуальному замыканию (блокировка соответствующей управляющей командой).

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Регламент оперативных действий работников хозяйства перевозок, связанных с движением поездов и маневровой работой, в аварийных и нестандартных ситуациях», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2016 г. №ЦД-261/р.

п. 11, 12 ДЕЙСТВИЯ ПРИ САМОПРОИЗВОЛЬНОМ ПЕРЕКЛЮЧЕНИИ СВЕТОФОРА

ЕСЛИ САМОПРОИЗВОЛЬНО РАЗРЕШАЮЩЕЕ ПОКАЗАНИЕ СВЕТОФОРА ИЗМЕНИЛОСЬ НА ЗАПРЕЩАЮЩЕЕ

ПО ИНДИКАЦИИ НА АППАРАТАХ УПРАВЛЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНО УБЕДИТЬСЯ:

- В правильности установки стрелок
- В свободности изолированных участков

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ СВЕТОФОРА ТАКЖЕ НЕОБХОДИМО ПРОВЕРИТЬ:

- Для входного светофора: Свободность железнодорожного пути приема
- Для выходного светофора: Свободность первого блок участка от попутных поездов

ЕСЛИ ПРОВЕРКИ ВЫПОЛНЕНЫ, ТО:

- Повторно открыть выходной светофор
- Сделать запись в журнале осмотра
- Сообщить работнику подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики

ЕСЛИ ПОВТОРНО СВЕТОФОР НЕ ОТКРЫВАЕТСЯ, ТО:

Поезда до выявления и устранения неисправности должны приниматься/отправляться при запрещающем показании этого светофора с проверкой маршрута

При неисправности диспетчерской централизации, когда управление одной или несколькими железнодорожными станциями невозможно, диспетчер поездной должен перевести эти железнодорожные станции на резервное управление. В этих случаях диспетчеру поездному запрещается руководствоваться показаниями приборов, контролирующих положение железнодорожных путей, стрелок и светофоров этих железнодорожных станций.

п. 13, 14, 15 ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ КОНТРОЛЬНОГО ЗАМКА НА СТРЕЛКЕ

При неисправности контрольного замка на стрелке, когда замок нельзя отпереть или запереть, а работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики отсутствует на железнодорожной станции, дежурный по железнодорожной станции после записи в журнале осмотра дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры. Ключ от снятого замка передается дежурному стрелочного поста. В гнездо аппаратного замка этой стрелки вставляется красная табличка с надписью «Выключено»

В маршрутах приема, отправления поездов и в маневровых маршрутах указанная стрелка после установки в соответствующее положение закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

После доклада о готовности маршрута дежурный стрелочного поста по указанию дежурного по железнодорожной станции вставляет ключ от контрольного замка в аппарат для замыкания маршрута. В этом случае табличка «Выключено» закрепляется на ключе.
Прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения по маршруту, в который входит такая стрелка, осуществляются по разрешающим показаниям светофоров.

! При утере (поломке) ключа стрелочного контрольного замка и отсутствии работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожной станции после оформления записи в журнале осмотра дежурный по железнодорожной станции дает указание находящемуся на железнодорожной станции работнику хозяйства пути о снятии замка с гарнитуры, а в гнездо аппаратного замка этой стрелки вставить красную табличку с надписью «Выключено».
До устранения неисправности прием и отправление поездов, а также маневровые передвижения необходимо производить при запрещающих показаниях светофоров. В маршрутах указанная стрелка запирается на закладку и навесной замок.

Обязанности ДСП перед приемом или отправлением поезда по пригласительному сигналу или по соответствующим разрешениям при запрещающих показаниях светофоров (до того как воспользоваться пригласительным сигналом, либо выдать разрешение)

Подготовка и проверка маршрута

- Установить стрелочные рукоятки (кнопки) в положение, соответствующее положению стрелок в маршруте
- Убедиться в правильности установки маршрута по индикации на аппарате управления
- На все стрелочные рукоятки (кнопки) стрелок, входящих в маршрут и охранных, надеть красные колпачки
- При электрической централизации с ящиком зависимости стрелки в маршруте запереть поворотом маршрутно-сигнальной рукоятки
- Проверить свободность пути по маршруту следования поезда, установленным в ТРА порядок
- Проверить свободность изолированных стрелочных участков, входящих в маршрут, и смежных негабаритных участков

Замыкание маршрута

- Замкнуть при наличии маневровых маршрутов соответствующий маршрут приема или отправления поезда путем открытия попутных маневровых светофоров
- При отсутствии маневровых маршрутов (или при невозможности их открытия) стрелки замыкаются специальными кнопками «замыкание стрелок» или управляющими командами

Для станций с телеуправлением (кодовом управлением) при неисправности данной системы

- Выполнить перевод стрелок в положение, соответствующее маршруту, с пульта резервного (местного) управления
- Навесить красные колпачки на рукоятки
- Правильность положения стрелок в маршруте проверяется по контрольным приборам на пульте резервного (местного) управления
- Свободность пути – работником, указанным в ТРА станции
- Пользоваться частью табло центрального поста, относящейся у району кодового управления – запрещается

При неисправностях или выключении маневровых светофоров

- Выполнять приготовление маневровых маршрутов, установленным порядком, при невозможности открытия маневровых светофоров

п. 16, 17 ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ УСТРОЙСТВ ИЗ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

Работникам подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики запрещается:

1) приступать к устранению неисправностей устройств железнодорожной автоматики и телемеханики на железнодорожных станциях без разрешения дежурного по железнодорожной станции и без записи в журнале осмотра, за исключением случаев, предусмотренных пунктом 110 ПТЭ.

2) по окончании ремонта или устранении неисправности вводить в действие устройства железнодорожной автоматики и телемеханики, работа которых временно прекращалась, без совместной с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, практической их проверки и не убедившись в исправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики и правильности индикации на аппарате управления.

Порядок и сроки выключения централизованных стрелок, контрольных стрелочных замков с сохранением пользования сигналами устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

На участках с диспетчерской централизацией выключение стрелок или изолированных участков для устранения неисправностей производится после передачи железнодорожной станции на резервное управление.

Плановые работы, связанные с выключением устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, в соответствии с ежемесячными графиками, утвержденными уполномоченным представителем владельца инфраструктуры производятся на основании телеграфного распоряжения указанных руководителей с назначением ответственного работника за обеспечение безопасности движения поездов.

Проверка положения и замыкания выключенного устройства в маршруте должна производиться в порядке, установленном в ТРА станции Во время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления движение по стрелке запрещается.

После такой проверки прием или отправление первого поезда производится при запрещающем показании входного, выходного или маршрутного светофора. При этом маршрут приема или отправления поезда разрешается замыкать попутными маневровыми маршрутами в соответствии с подпунктом 2 пункта 15 приложения № 14 к ИДП. Прием и отправление последующих поездов осуществляется по разрешающим показаниям входного, выходного или маршрутного светофоров.

По окончании перевода стрелки или регулировочных работ на ней остряки (остряк) и поворотный (подвижный) сердечник крестовины закрепляются и запираются в требуемом положении в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, о чем ответственный работник докладывает работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами.

Охранные, в том числе спаренные стрелки (съезды) должны быть установлены в положение, исключающее их одновременный перевод, который создает угрозу безопасности движения поездов.

На железнодорожной станции должен присутствовать начальник железнодорожной станции или его заместитель

Запрещается одновременно открывать входной (маршрутный) и выходной светофоры для пропуска поезда по железнодорожной станции, если в маршрут приема и отправления входит стрелка, выключенная с сохранением пользования сигналами.

Выключение стрелки с сохранением пользования сигналами

При необходимости перевода выключенной стрелки для изменения маршрута или производства регулировочных работ со снятием крепления, перед тем как дать распоряжение о снятии крепления с остряков (остряка) и поворотного (подвижного) сердечника крестовины, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан произвести на аппарате управления действия, исключающие возможность открытия сигналов по маршрутам, в которые входит данная стрелка.

После получения доклада от работника железнодорожной станции (или личного убеждения) в правильном выполнении всех указанных действий, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, приводит кнопки (рукоятки) на пульте (аппарате) управления в соответствие с фактическим положением стрелки и продолжает пропуск поездов по разрешающим показаниям светофоров.

Во время перевода или производства регулировочных работ со снятием крепления движение по стрелке запрещается.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р;
2. Инструкция по обеспечению безопасности роспуска составов и маневровых передвижений на механизированных и автоматизированных сортировочных горках при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту горочных устройств, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 20 апреля 2017 г. № 758р.

п. 18, 19 ПОРЯДОК ВЫКЛЮЧЕНИЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННЫХ СТРЕЛОК, ИЗОЛИРОВАННЫХ УЧАСТКОВ, КОНТРОЛЬНЫХ ЗАМКОВ И УСТРОЙСТВ БЕЗ СОХРАНЕНИЯ ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛАМИ

При выключении централизованных стрелок, изолированных участков, контрольных замков и устройств без сохранения пользования сигналами, прием и отправление поездов производятся при запрещающем показании входных, маршрутных и выходных светофоров, при этом проверка свободности железнодорожного пути, положения и замыкания каждой стрелки в маршруте производится в порядке, установленном в ТРА станции.

Перед выключением устройств из централизации:

Работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, или по его указанию оператор поста централизации обязан установить стрелки в требуемое положение и надеть на стрелочные рукоятки (кнопки) выключаемой стрелки или стрелок, входящих в выключаемый изолированный участок, красные колпачки.

Централизованная стрелка, по которой не запрещено движение ввиду производства работ, должна закрепляться и запираться:

1) с сохранением пользования сигналами (без разъединения остряков) –на типовую скобу, закладку и навесной замок;

2) без сохранения пользования сигналами, если остряки отсоединяются от электропривода – на типовую скобу, закладку и навесной замок;

3) без сохранения пользования сигналами, если остряки не отсоединяются от электропривода – на закладку и навесной замок.

Подвижный сердечник крестовины закрепляется специальным устройством и запирается на навесной замок.

В каждом случае выключения стрелки или изолированного участка, работник подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики совместно с работником, осуществляющим управление стрелками и светофорами, по индикации на пульте (аппарате) управления должен проверить, выключено ли именно то устройство, о котором сделана запись в журнале осмотра.

Ключ (ключи) от запертой стрелки (спаренных стрелок) в течение всего периода выключения должен (должны) храниться у дежурного по железнодорожной станции (работника, выделенного для обслуживания стрелки, или руководителя, ответственного за обеспечение безопасности движения поездов).

При ремонте или неисправности стрелки, когда нарушается механическая связь между остряками (разъединение остряков), ее остряки закрепляются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. Прижатый остряк запирается на закладку и навесной замок.

При выключении спаренных стрелок без сохранения пользования сигналами, стрелка, на которой не производятся ремонтные работы, запирается на закладку и навесной замок, а с сохранением пользования сигналами – закрепляется типовой скобой и запирается на закладку и навесной замок.

Выключение устройств из централизации:

Закрепление стрелки производится работником подразделения пути в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) с записью в журнале осмотра или передачей соответствующей телефонограммы. Ответственным за надежность закрепления остряков стрелки (подвижного сердечника крестовины) является работник подразделения пути. Запирание стрелки на закладку и навесной замок производится работником железнодорожной станции, который отвечает за ее правильное положение в маршруте и надежность запирания навесным замком, согласно указанию работника, осуществляющего управление стрелками и светофорами.

По окончании работ до снятия крепления со стрелки, работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, совместно с работником подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики должны проверить и убедиться в соответствии положения стрелки (подвижного сердечника) положению стрелочной рукоятки (нажатию соответствующей кнопки) и контролю на пульте управления.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при технической эксплуатации устройств и систем СЦБ. ЦШ-530-11, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 20 сентября 2011 г. № 2055р.

ПРИЛОЖЕНИЕ №15
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК НАЗНАЧЕНИЯ И
ПЕРЕДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

п. 1 ВИДЫ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

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

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПЕРЕДАЮТСЯ:

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

2) при вводе в действие новых видов систем интервального регулирования, изменении схем организации связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров;

3) при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации;

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

5) при работе на двухпутном перегоне специального железнодорожного подвижного состава, требующего ограничение скорости по смежному железнодорожному пути;

6) при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, у которого отсутствует возможность следования со скоростью, установленной для данного участка;

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

8) в остальных случаях, не перечисленных в подпунктах 1 – 7, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ ПОДРАЗДЕЛЯЮТСЯ:

1) действующие с момента установления до момента отмены, когда у соответствующего руководителя по условиям производства работ отсутствует возможность определения точного срока их окончания;

2) действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем работ срока, указываемого в заявке на назначение предупреждения;

3) назначаемые для отдельных поездов с особыми условиями пропуска, при назначении не предусмотренных расписанием остановок.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Единый порядок выдачи предупреждений ОАО «РЖД» при различном техническом оснащении инфраструктуры и тягового подвижного состава, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р

п. 2, 5 ПОРЯДОК ПОДАЧИ ЗАЯВКИ О НАЗНАЧЕНИИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

Заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящим производством плановых работ, руководить которыми разрешается бригадиру подразделения пути, формируются дорожными мастерами. Перечень таких работ устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

ЗАЯВКИ О НАЗНАЧЕНИИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ В СВЯЗИ С ПРЕДСТОЯЩИМ ПРОИЗВОДСТВОМ ПЛАНОВЫХ РАБОТ ФОРМИРУЮТСЯ:

1) дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи – на время производства работ, но не более чем на 12 ч;

2) начальниками подразделений железнодорожного пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения и связи или их заместителями – на срок до 5 суток;

3) уполномоченными представителями владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) – на срок до 10 суток.

Не предусмотренные графиком движения поездов предупреждения на более длительные сроки устанавливаются владельцем инфраструктуры, при этом владелец инфраструктуры определяет работников, которым предоставлены права отмены предупреждения после выполнения необходимых работ и восстановления нормальной скорости. Предупреждения, выдаваемые владельцем инфраструктуры должны оформляться в суточный срок со дня подачи заявки.

Дорожные мастера, начальники и электромеханики районов контактной сети, подразделений железнодорожной автоматики и телемеханики, связи подают заявки о формировании предупреждений в следующих случаях:

1) при работе съемных подвижных единиц;
2) при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;
3) когда на двухпутных и многопутных перегонах производится выгрузка материалов на междупутье, или, когда через железнодорожный путь, по которому идут поезда, производится погрузка или выгрузка грузов с поезда, стоящего на соседнем железнодорожном пути.

В заявках о назначении предупреждений должны указываться:
1) точное обозначение места действия предупреждения (перегон или железнодорожная станция, номер железнодорожного пути, стрелки, километры и пикеты действия предупреждения);
2) меры предосторожности при движении поездов;
3) начало и срок действия предупреждения;
4) причины назначения предупреждения.

При обнаружении во время проверки железнодорожного пути мобильными средствами диагностики мест, угрожающих безопасности движения поездов, заявки о назначении предупреждений допускается формировать руководителю мобильного средства диагностики или его заместителю.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Технологическая инструкция по организации работы по выдаче и отмене предупреждений на инфраструктуре ОАО «РЖД» при использовании Типовой автоматизированной системы выдачи и отмены предупреждений (АСУВОП-2), утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р;
2. Инструкцияпо обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р

п. 3, 4 ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ ДУ-61 ПРИ РАБОТЕ В АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЕ

ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ ДУ-61 ПРИ РАБОТЕ В АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЕ

Бумажного бланка ДУ-61 на станции выдачи

Уполномоченный работник станции, ответственней за выдачу предупреждений

Делает запрос и сохренение бланка предупреждений из подсистемы формирования бланков ДУ-61 автоматизированной системы

Формирование бланка

Сверяет с предупреждениями в журнале телеграмм автоматизированной системы

Обнаружены расхождения

да

Сообщает на предприятие, выдавшее предупреждение

Выявляет фактический текст предупреждения

Корректирует бланк предупреждения

нет

Печатает бланк предупреждений

Заверяет бланк предупреждения штемпелем станции, личной подписью, указывает номер поезда

Передает локомотивной бригаде под роспись

Осуществляет хранение корешков бланков формы ДУ-61 с подписями локомотивной бригады установленным порядком

Бумажного бланка ДУ-61 в эксплуатационном локомотивном депо, моторвагонном депо, предприятии имеющем специальный самоходный подвижной состав

Уполномоченный работник станции, ответственней за выдачу предупреждений

Специалист предприятия, ответственный за выдачу бланков

Формирование бланка

Подписывает электронной подписью

Выбирает нужный бланк

Вводит ФИО машиниста, номер поезда (если известен)

Печатает бланк предупреждений

Передает локомотивной бригаде под роспись

Осуществляет хранение корешков бланков формы ДУ-61 с подписями локомотивной бригады установленным порядком

Электронного бланка ДУ-61 на автоматизированную систему, позволяющуюобеспечить прочтение предупреждений локомотивной бригадой в кабине

Уполномоченный работник станции, ответственный за выдачу предупреждений

Формирование бланка

Подписывает электронной подписью

Передает на бортовой компьютер локомотива

Локомотивная бригада

Подтверждает факт получения бланка на бортовой компьютер локомотива

Информация о загрузке предупреждений на бортовой компьютер локомотива передается в автоматизированную систему и доступа для просмотра уполномоченному работнику станции, ответственному за выдачу предупреждений, подписавшему бланк, и другим пользователям автоматизированной системы с правами на просмотр данной информации

Порядок приема, передачи заявок и предупреждений, а также способов подтверждения принятия заявок устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

Заявки о назначении и отмене предупреждений должны подаваться таким образом, чтобы дежурным по железнодорожной станции назначения предупреждений была получена не позже чем за 3 ч до начала действия предупреждения, а на направлениях, где поезда следуют без остановки более 3 ч – не позже времени, устанавливаемого локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

Руководителю работ запрещается приступать к работам, а ответственному за безопасное проведение работ – давать разрешение о начале работ, не убедившись через уполномоченных работников, что на поезда переданы предупреждения. Перечень уполномоченных работников определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

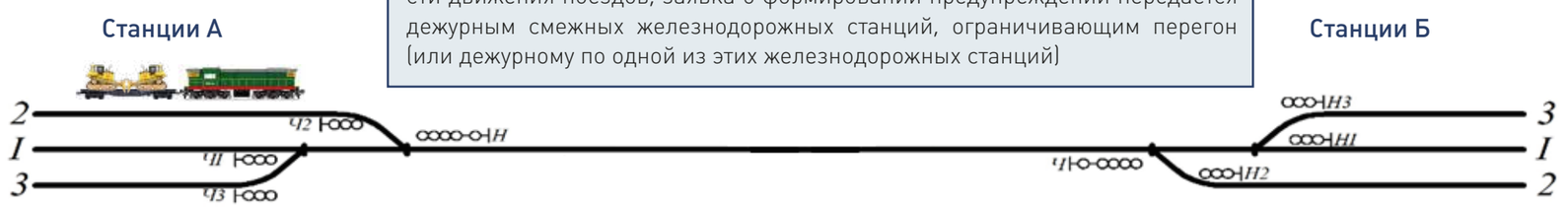
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р

п. 6-8 ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ ЗАЯВКИ НА ВЫПОЛНЕНИЕ НЕПРЕДВИДЕННЫХ РАБОТ

Для выполнения непредвиденных работ по устранению обнаруженных неисправностей железнодорожного пути, контактной сети, устройств и сооружений, угрожающих безопасности движения поездов, и требующих ограждения сигналами остановки или сигналами уменьшения скорости, сигналом «опустить токоприемник» заявки на формирование предупреждений подаются дорожным мастером (при его отсутствии – бригадиром дистанции пути), начальниками, старшими электромеханиками, электромеханиками районов контактной сети и районов электроснабжения, энергодиспетчерами дистанций электроснабжения, диспетчерами дистанций сигнализации, централизации и блокировки (дистанций железнодорожной автоматики и телемеханики, связи) по заявке руководителей и специалистов дистанции сигнализации, централизации и блокировки (дистанции железнодорожной автоматики и телемеханики, связи), дежурным производственного участка мониторинга и диагностики сети связи регионального центра связи, сменным инженером отдела технического управления сети связи дирекции связи с последующим сообщением об этом начальнику соответствующего подразделения железнодорожного транспорта.

При возникновении непредвиденных обстоятельств, угрожающих безопасности движения поездов, заявка о формировании предупреждений передается дежурным смежных железнодорожных станций, ограничивающим перегон (или дежурному по одной из этих железнодорожных станций)



ДСП станции А

ДСП станции Б

При наличии поезда этого направления на приближении к железнодорожной станции или на железнодорожной станции, в случае невозможности передать предупреждение по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через автоматизированную систему) – остановить его у выходного (маршрутного) светофора для передачи письменного предупреждения.

Дежурные по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, на основании полученной заявки или сообщения дежурного смежной железнодорожной станции обязаны немедленно передать локомотивным бригадам, находящимся в движении на перегоне в направлении опасного места, по установленным средствам технологической железнодорожной электросвязи (или через автоматизированную систему) километр (пикет) и меры предосторожности при его проследовании, убедиться в получении и доложить об этом диспетчеру поездному.

В случае перерыва действия всех средств связи, дежурный по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, обязан передавать предупреждения на все поезда, отправляемые в направлении опасного места, до восстановления работы установленных средств связи, а в дальнейшем действовать в соответствии с указаниями диспетчера поездного.

Диспетчер поездной

Диспетчер поездной, получив сообщение от дежурного по железнодорожной станции, передает дежурным железнодорожных станций, ограничивающим перегон, дежурным по железнодорожным станциям передачи предупреждений указания о порядке передачи предупреждений на поезда.

На участках с диспетчерской централизацией заявки о назначении непредвиденных предупреждений должны передаваться диспетчеру поездному, который принимает меры, обеспечивающие передачу предупреждений на поезда.

На участках, устанавливаемых локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, допускается передача на поезда, находящихся в движении, сообщений о непредвиденно возникших предупреждениях по устройствам технологической железнодорожной электросвязи или через автоматизированную систему, без остановки поезда. При невозможности использования автоматизированной системы такие сообщения должны передаваться дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией – диспетчером поездным при подходе поезда к железнодорожной станции, ограничивающей перегон, до открытия выходного сигнала, с регистрацией сообщения в журнале движения поездов или в журнале диспетчерских распоряжений.

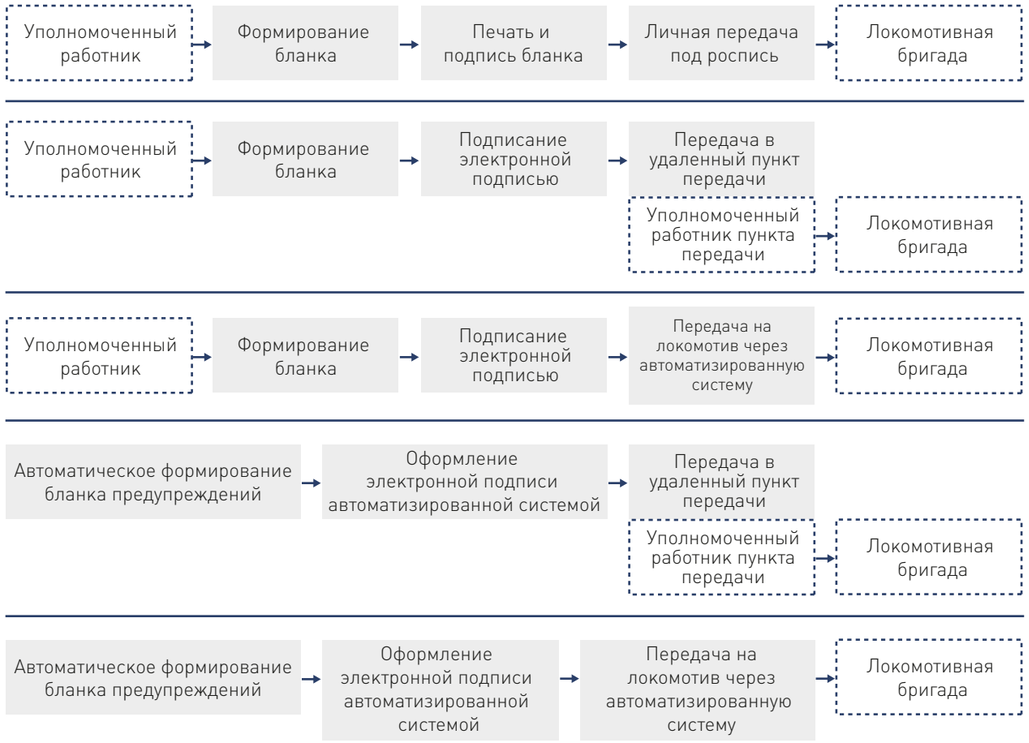
Порядок регистрации заявок на назначение и передачу предупреждений на поезда устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.
При отсутствии автоматизированной системы нумерация предупреждений ведется помесячно с первого номера, начиная с нуля часов каждого первого числа месяца. Владелец инфраструктуры локальным нормативным актом определяет порядок учета предупреждений и места их передачи.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р

п. 9-13 ПОРЯДОК ПЕРЕДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ ЛОКОМОТИВНОЙ БРИГАДЕ

СПОСОБЫ ПЕРЕДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ НА ПОЕЗДА



Номер отправляемого поезда проставляется на бланке ДУ-61 перед передачей локомотивной бригаде.

При следовании поезда двойной тягой предупреждение передается локомотивной бригаде ведущего локомотива, который ставит в известность локомотивную бригаду второго локомотива о наличии предупреждения. При следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждения передаются также локомотивной бригаде подталкивающего локомотива.

Передача предупреждений на поезд производится на раздельных пунктах. Отправлять поезда без передачи действующих предупреждений запрещено.

Предупреждения об особых условиях следования отдельных поездов передаются на железнодорожных станциях формирования поездов или железнодорожных станциях прицепки к поездам железнодорожного подвижного состава, у которого отсутствует возможность следования с установленной скоростью. Порядок передачи таких предупреждений на железнодорожных станциях смены локомотивов и локомотивных бригад, исключающий возможность отправления на участок без предупреждения поездов, в которых находится железнодорожный подвижной состав или груз, вызывающий необходимость соблюдения особых условий следования, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

При отсутствии автоматизированной системы в пунктах передачи предупреждения формируются на бланке ДУ-61.

При оборудовании локомотивов, мотор-вагонного подвижного состава и специального самоходного подвижного состава автоматизированной системой, которая обеспечивает прочтение предупреждений локомотивной бригадой в кабине, локомотивная бригада до отправления поезда через автоматизированную систему дает подтверждение о получении предупреждений. В случае невозможности получения предупреждений и подтверждения о получении через автоматизированную систему локомотивной бригаде вручается бланк предупреждений на бумажном носителе.

При получении локомотивной бригадой предупреждений через автоматизированную систему или при получении бланка предупреждений через рабочее место с автоматизированным подтверждением получения бланка локомотивной бригадой, ручная расписка о получении бланка не требуется.

Порядок передачи предупреждений на пригородные, вывозные и передаточные поезда, а также на подталкивающие локомотивы устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

При этом предупреждения можно передавать не на каждый поезд, а на определенный период (между сменами бригад).

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 26 октября 2017 г. № 2188р; Распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. №1158р.

п. 14-17 ПОРЯДОК РАБОТЫ С ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯМИ, НАЗНАЧАЕМЫМИ ДО ОТМЕНЫ

При отправлении поезда по неправильному железнодорожному путина двухпутных перегонах и на многопутных перегонах порядок передачи предупреждений при отправлении поездов по железнодорожному пути устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Предупреждение, установленное до отмены, отменяется только работником, которым оно установлено, или его руководителем.
Должностным лицам, назначающим предупреждение, допускается поручать подчиненным им руководителям подразделений произвести отмену назначенных предупреждений или повысить установленную предупреждением скорость движения поездов после выполнения работ, указанных в предупреждении. О таком поручении должно быть указано в заявке на назначение предупреждения.

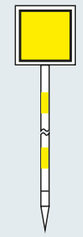
Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников или руководителей смены путеизмерительных и дефектоскопных вагонов, производит руководитель подразделения пути или его заместитель. Отмену предупреждений, назначаемых по заявкам начальников вагонов-лабораторий контактной сети, производит руководитель подразделения электроснабжения.

Предупреждения, назначенные до отмены, по устранении вызвавших их причин отменяются немедленно подачей телеграммы (телефонограммы)или путем ввода информации в автоматизированную систему в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), в те же адреса, что и при назначении предупреждений.

Получив извещение об отмене предупреждений, связанных со снижением скорости движения поездов на перегоне, или о досрочном окончании действия аналогичных предупреждений, если они были установлены на определенный срок, дежурный по железнодорожной станции должен поставить об этом в известность диспетчера поездного.

Предупреждения, назначаемые до отмены, передаются на поезда до получения извещения об отмене. Предупреждения, назначаемые на определенный срок, передаются на поезда только в течение этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не подаются, и передача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет получено извещение о необходимости продлить срок действия предупреждения.

Когда у руководителя работ отсутствует возможность завершить работы, вызвавшие предупреждение в срок, указанный в заявке, он обязан известить дежурных железнодорожных станций, ограничивающих перегон, или диспетчера поездного (на участках с диспетчерской централизацией) о продлении действия предупреждения, указав новый срок окончания работ. До окончания срока, указанного в заявке, выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости (квадратным щитам желтого цвета) сигналистов.



КНИГА
для записи предупреждений
на поезда

Отмену предупреждения допускается производить записью в книге предупреждений на железнодорожной станции их передачи лицом, заявляющим отмену, с указанием месяца, числа и времени отмены и с последующим подтверждением этой записи телеграммой (телефонограммой) в адреса работников владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования), перечень которых определен локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

Извещение об отмене предупреждения уполномоченный работник владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) заносит в книгу предупреждений напротив имеющихся записей, указывая, от кого и когда (часы, минуты и число) поступила отмена. Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых истек, перечеркиваются. При наличии автоматизированных систем данные об отмене предупреждений передаются в соответствии с локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

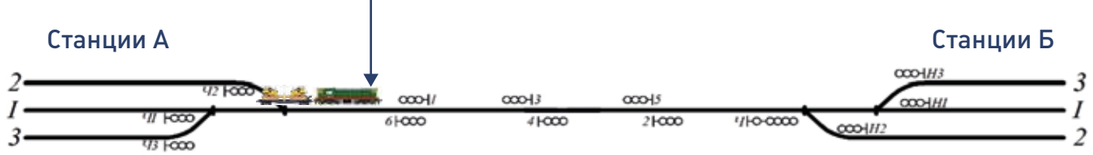
ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. №1158р.

п. 18-20 ПОРЯДОК ОБРАЩЕНИЯ С ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯМИ ЛОКОМОТИВНЫХ БРИГАД

ДСП станции А

Локомотивные бригады при следовании по участку должны руководствоваться переданными предупреждениями и следить за переносными сигналами, установленными на железнодорожных путях.
При следовании поезда по месту работы в период, указанный в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов ограждения.
При прохождении места работ ранее или позднее указанного в предупреждении срока и отсутствии на железнодорожных путях сигналов уменьшения скорости или остановки скорость следования поезда не снижается.



Уведомление об окончании работ ранее срока, указанного в предупреждении, или о повышении установленной предупреждением скорости разрешается передавать локомотивной бригаде по устройствам технологической железнодорожной электросвязи, указанием диспетчера поездного (или через автоматизированную систему).

Если полученное дежурным по железнодорожной станции сообщение свидетельствует о наличии препятствий для безопасного движения поездов, то он обязан принять меры к передаче указанного сообщения локомотивным бригадам следующих по перегону поездов, а когда характер сообщения свидетельствует о невозможности движения поездов – запретить им дальнейшее движение впредь до получения уведомления об устранении препятствия. Не ожидая приказа о закрытии перегона (железнодорожного пути), дежурный по железнодорожной станции обязан также передать дежурному смежной железнодорожной станции указание о запрещении отправления на перегон поездов. Локомотивные бригады, находящиеся на перегоне, в зависимости от полученного сообщения обязаны проследовать опасное место с особой бдительностью, при необходимости с пониженной скоростью и готовностью остановиться, или же остановить поезд и возобновить движение лишь после получения уведомления об устранении препятствия

Приказы владельца инфраструктуры о предупреждениях адресуются начальникам соответствующих подразделений железнодорожного транспорта. С ними должны быть немедленно ознакомлены под расписку диспетчеры поездные, машинисты-инструкторы, машинисты локомотивов и мотор-вагонных поездов, машинисты (водители) специального самоходного подвижного состава, дежурные по железнодорожным станциям, дежурные по депо (в пунктах передачи предупреждений), дорожные мастера и бригадиры подразделения пути, связанные с обслуживанием участков, на которых назначается предупреждение.
Руководители подразделений локомотивного хозяйства и руководители организаций-владельцев мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава по получении приказа в трехсуточный срок обязаны уведомить начальников железнодорожных станций передачи предупреждений об ознакомлении локомотивных бригад с указанием владельца инфраструктуры о предупреждении, после чего передача предупреждений на поезда прекращается.

В случае отсутствия сигналов ограждения локомотивная бригада обязана сообщить об этом диспетчеру поездному или дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, для принятия мер к устранению данного нарушения.

При получении от любого лица заявления о замеченной им на перегоне или железнодорожной станции неисправности железнодорожного пути, контактной сети, сооружений или устройств дежурный по железнодорожный станции обязан зарегистрировать его в журнале осмотра и немедленно поставить в известность диспетчера поездного, дежурных смежных железнодорожных станций и работника, обслуживающего эти устройства.
Если подобная неисправность будет обнаружена локомотивной бригадой, следующей по перегону, то она обязана при необходимости снизить скорость или остановить поезд, сообщить об этом локомотивным бригадам следующих за ним поездов, дежурному ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поездному, указав характер неисправности и место (километр, пикет, номер пути), на котором она обнаружена.

Дорожный мастер

На перегон, с которого получено заявление о наличии препятствия для безопасного движения поездов, допускается отправлять первый поезд в сопровождении дорожного мастера или при его отсутствии – бригадира подразделения пути, а при повреждениях контактной сети – работника подразделения электроснабжения.
При нахождении дорожного мастера или бригадира подразделения путина перегоне, когда местонахождение их известно, локомотивной бригаде передается предупреждение об остановке и посадке этих работников для сопровождения поезда к опасному месту.
В предупреждении указывается об остановке в пределах километра, предшествующего тому, на котором обнаружена неисправность, и о дальнейшем следовании по указанию работника, сопровождающего поезд или находящегося в районе опасного места.
Сопровождающий поезд работник устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости дает заявку о передаче на поезда предупреждений в порядке, установленном владельцем инфраструктуры.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р

ПРИМЕР ЗАПОЛНЕНИЯ БЛАНКА ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ И ЖУРНАЛА ВЫДАЧИ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЙ

ФОРМА КНИГИ ДУ-60

№	Время получения заявки о предупреждении, № заявки и кем подписана	Начало действия		Конец действия		Километр или место действия предупреждения	Характер, причина предупреждения	Время оконч. действ.до отм		Время получения уведомл. об отмене, его №
		число месяц	часы, минуты	число месяц	часы, минуты			число месяц	часы, минуты	
1	2	3	4	5		6	7	8	9	10
14	09:30 09.06.23 №287 ПЧ Иванов	11.06.	08:00	11.06.	14:00	21 км перегона Фрязино - Детская	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более 30 км/ч. Работы на откосе насыпи.	-	-	-
15	11:45 10.06.23 №295 ПЧ Иванов	10.06.	11:45	До отм.		78 км ПК 1 перегона Фрязино - Детская	Скорость не более 25 км/ч для всех категорий поездов. Локальное уширение колеи.	11.06.	13:30	13:30 №305 ПЧ Иванов

ФОРМЫ ДУ-61

Корешок предупреждения

предупреждение на поезд № 3825 получил «11» июня 2023 г. машинист, ~~помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава~~

Шпак Анатолий Сергеевич

подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)

Линия отреза

Железнодорожная станция Фрязино 235302 (для отделений)

« 11 » июня 2023 г.

Предупреждение на поезд № 3825

Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5
21	*8-14*		*30*	
78 пк. 1	*до отм.*	*25*		
Калистово				*Остановка посад/выс*
146-148	*8-16*			*Груж. вагончик*
195	*10-12*		*уст*	
201	*8-14*	*15*		

Уполномоченный работник (должность) ДСП Семенов

ПРИЛОЖЕНИЕ №16
К ИДП

ПОРЯДОК ПОСТАНОВКИ В ПОЕЗДА ВАГОНОВ С ГРУЗАМИ, ТРЕБУЮЩИМИ ОСОБЫХ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗКИ И СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

п.1–3 ПОРЯДОК ОБРАЩЕНИЯ С ВАГОНАМИ, ТРЕБУЮЩИМИ ОСОБЫХ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗКИ

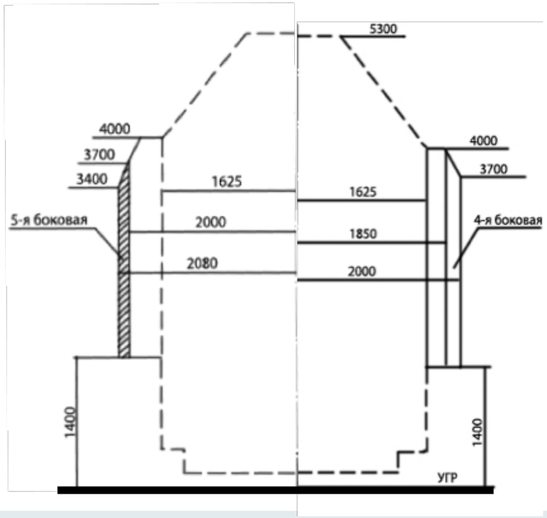
ВЫПОЛНЕНИЕ МАНЕВРОВ С ВАГОНАМИ (ЦИСТЕРНАМИ), ТРЕБУЮЩИМИ ОСОБЫХ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗКИ, А ТАКЖЕ ИХ ВКЛЮЧЕНИЕ В СОСТАВ ПОЕЗДА ПРОИЗВОДИТСЯ С ПОСТАНОВКОЙ ВАГОНОВ ПРИКРЫТИЯ В СООТВЕТСТВИИ С

Правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом

ОДИНОЧНЫЕ ВАГОНЫ С ИСПРАВНЫМИ ХОДОВЫМИ ЧАСТЯМИ, НЕПРИГОДНЫЕ ДЛЯ СЛЕДОВАНИЯ В СОСТАВЕ ПОЕЗДА, ДОЛЖНЫ ПЕРЕСЫЛАТЬСЯ К ПУНКТАМ РЕМОНТА ОТДЕЛЬНЫМИ ЛОКОМОТИВАМИ ПОСЛЕ СОСТАВЛЕНИЯ ВАГОННЫМИ ДЕПО ИЛИ ПРОМЫВОЧНО-ПРОПАРОЧНЫМИ СТАНЦИЯМИ ПЕРЕСЫЛОЧНЫХ ДОКУМЕНТОВ

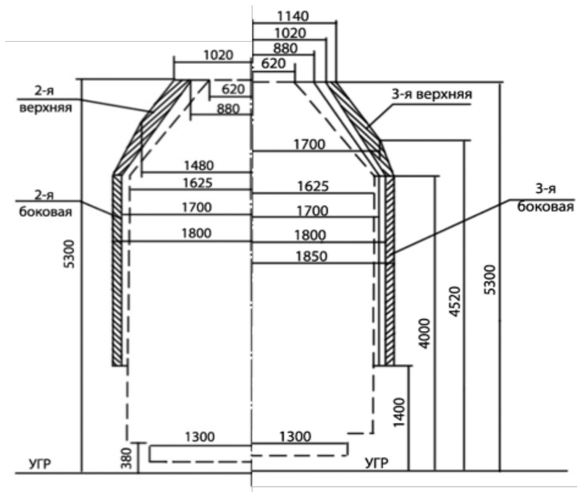
ИНФОРМАЦИЯ ОБ ОСОБЫХ СВОЙСТВАХ ПЕРЕВОЗИМОГО ГРУЗА, А ТАКЖЕ ТРЕБУЕМЫЕ НОРМЫ ПРИКРЫТИЯ УКАЗЫВАЮТСЯ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕМ В ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТАХ

ВКЛЮЧЕНИЕ ВАГОНОВ С ГРУЗАМИ БОКОВОЙ И НИЖНЕЙ НЕГАБАРИТНОСТИ 4-Й, 5-Й СТЕПЕНЕЙ, ПРОИЗВОДИТСЯ С ПОСТАНОВКОЙ ВАГОНОВ ПРИКРЫТИЯ С ГОЛОВЫ И ХВОСТА ПОЕЗДА НЕ МЕНЕЕ ОДНОГО ВАГОНА С ГАБАРИТНЫМ ГРУЗОМ ИЛИ ПОРОЖНЕГО



ВКЛЮЧЕНИЕ ВАГОНОВ С ГРУЗАМИ БОКОВОЙ И НИЖНЕЙ НЕГАБАРИТНОСТИ 4-Й, 5-Й СТЕПЕНЕЙ, ПРОИЗВОДИТСЯ С ПОСТАНОВКОЙ ВАГОНОВ ПРИКРЫТИЯ С ГОЛОВЫ И ХВОСТА ПОЕЗДА НЕ МЕНЕЕ ОДНОГО ВАГОНА С ГАБАРИТНЫМ ГРУЗОМ ИЛИ ПОРОЖНЕГО

ВАГОН С КОНТРОЛЬНОЙ РАМОЙ ОТДЕЛЯЕТСЯ ОТ ЛОКОМОТИВА ОДНОЙ ПОРОЖНЕЙ ПЛАТФОРМОЙ ДЛЯ УЛУЧШЕНИЯ ВИДИМОСТИ КОНТРОЛЬНОЙ РАМЫ



ВАГОН

С НЕГАБАРИТНЫМ ГРУЗОМ

- **нижней** негабаритности 6-й степени
- **боковой** негабаритности 6-й степени

СО СВЕРХНЕГАБАРИТНЫМ ГРУЗОМ

СТАВИТСЯ В СОСТАВ ПОЕЗДА НЕ БЛИЖЕ **20** вагонов

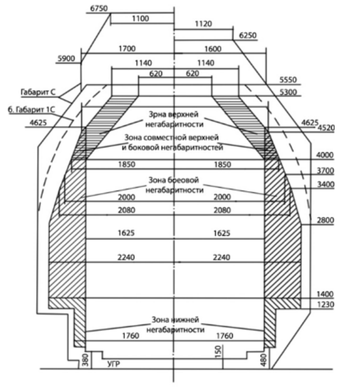
А ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ В СПЕЦИАЛЬНОМ ПОЕЗДЕ С ОТДЕЛЬНЫМ ЛОКОМОТИВОМ НЕ БЛИЖЕ **5** вагонов

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июня 2020 г. № 217;
2. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»

п.1–3 ПОРЯДОК ОБРАЩЕНИЯ С ВАГОНАМИ, ТРЕБУЮЩИМИ ОСОБЫХ УСЛОВИЙ ПЕРЕВОЗКИ

ВКЛЮЧЕНИЕ ВАГОНА С НЕГАБАРИТНЫМ ГРУЗОМ НИЖНЕЙ И БОКОВОЙ НЕГАБАРИТНОСТИ 6-Й СТЕПЕНИ ИЛИ СО СВЕРХНЕГАБАРИТНЫМ ГРУЗОМ ПРОИЗВОДИТСЯ С ПОСТАНОВКОЙ НЕ МЕНЕЕ ОДНОГО ВАГОНА ПРИКРЫТИЯ С ГАБАРИТНЫМ ГРУЗОМ ИЛИ ПОРОЖНЕГО ОТ ХВОСТА ПОЕЗДА



ЗАПРЕЩАЕТСЯ СТАВИТЬ В ПОЕЗДА

- КОТОРЫЕ СЛЕДУЮТ С ПОДТАЛКИВАНИЕМ
- ГРУЖЕНЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ, ИМЕЮЩИЕ ВОСЕМЬ И БОЛЕЕ ОСЕЙ
- ПОРОЖНИЕ ТРАНСПОРТЕРЫ, ИМЕЮЩИЕ ВОСЕМЬ И БОЛЕЕ ОСЕЙ

КРОМЕ 8-ОСНЫХ

- ○ **колодцевых -** тип 3948
- ○ **платформенных -** тип 3935

В СОСТАВЫ ПОЕЗДОВ РАЗРЕШАЕТСЯ ВКЛЮЧАТЬ ГРУЖЕНЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ ВКЛЮЧИТЕЛЬНО ДО **240** тонн

ПРИ СЛЕДОВАНИИ В ПОЕЗДАХ МАССОЙ БОЛЕЕ 3000 Т

ПОРОЖНИХ ТРАНСПОРТЕРОВ	ПОРОЖНИЕ И ГРУЖЕНЫЕ ТРАНСПОРТЕРЫ
○ имеющие 8 и более осей	○ сцепного типа грузоподъемностью 120 т ○ сцепного типа грузоподъемностью 240 т

РАЗРЕШАЕТСЯ СТАВИТЬ ТОЛЬКО В ПОСЛЕДНЮЮ ЧЕТВЕРТЬ СОСТАВА ПОЕЗДА

ВКЛЮЧЕНИЕ ГРУЖЕНЫХ ТРАНСПОРТЕРОВ С ЧИСЛОМ ОСЕЙ 12 И БОЛЕЕ ~~(КРОМЕ ТРАНСПОРТЕРОВ СЦЕПНОГО ТИПА ГРУЗОПОДЪЕМНОСТЬЮ 120 Т С ОДНОЙ ИЛИ ДВУМЯ ПРОМЕЖУТОЧНЫМИ ПЛАТФОРМАМИ)~~ В СОСТАВ ПОЕЗДА ПРОИЗВОДИТСЯ С ПОСТАНОВКОЙ С КАЖДОЙ СТОРОНЫ НЕ МЕНЕЕ

2 вагонов прикрытия

В КАЧЕСТВЕ КОТОРЫХ ДОПУСКАЕТСЯ ИСПОЛЬЗОВАТЬ:

- ЧЕТЫРЕХОСНЫЕ ГРУЖЕНЫЕ ВАГОНЫ С ГРУЗОМ МАССОЙ НЕ БОЛЕЕ 40 Т
- ПОРОЖНИЕ ВАГОНЫ ЛЮБОГО ТИПА

ПРИ СЛЕДОВАНИИ В ОДНОМ ПОЕЗДЕ НЕСКОЛЬКИХ ТАКИХ ТРАНСПОРТЕРОВ МЕЖДУ НИМИ СТАВИТСЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНО НЕ МЕНЕЕ

3 вагонов прикрытия

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила перевозок грузов железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 июня 2020 г. № 217;
2. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»;
3. Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»

п.4 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ХОППЕР-ДОЗАТОРОВ

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ХОППЕР-ДОЗАТОРОВ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (на основании технической документации)

КОЛИЧЕСТВО ХОППЕР-ДОЗАТОРОВ В КАЖДОМ МАРШРУТЕ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ИСХОДЯ ИЗ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ТРЕБОВАНИЙ И УСЛОВИЙ ИХ РАЗГРУЗКИ

ПОРОЖНИЕ И ГРУЖЕНЫЕ МАРШРУТЫ ХОППЕР-ДОЗАТОРОВ

КУРСИРУЮЩИЕ В СОСТАВАХ ПОЕЗДОВ

ДЛИНА И МАССА НЕ ПРЕВЫШАЕТ НОРМ ДЛИНЫ И МАССЫ ПОЕЗДОВ, УСТАНОВЛЕННЫХ ГРАФИКОМ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

РАЗРЕШАЕТСЯ ПОПОЛНЯТЬ ЛЮБЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ

- не требующим отцепок на промежуточных железнодорожных станциях
- не ограничивающим скорости движения маршрутов.

СКОРОСТИ СЛЕДОВАНИЯ ТАКИХ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ НЕ ДОЛЖНЫ ПРЕВЫШАТЬ СКОРОСТЕЙ ДВИЖЕНИЯ НАХОДЯЩИХСЯ В ПОЕЗДЕ ХОППЕР-ДОЗАТОРОВ

ИНФОРМАЦИЮ О ГОТОВНОСТИ ГРУЖЕНОГО ИЛИ ПОРОЖНЕГО ХОППЕР-ДОЗАТОРА

К СЛЕДОВАНИЮ ПО УЧАСТКУ

МАКСИМАЛЬНО ДОПУСКАЕМЫХ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ

ПРИВЕДЕНИЮ ЕГО РАЗГРУЗОЧНО-ДОЗИРОВОЧНЫХ УСТРОЙСТВ В ТРАНСПОРТНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

ЛИЦО, УПОЛНОМОЧЕННОЕ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕМ (ВЛАДЕЛЬЦЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА), УКАЗЫВАЕТ В ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТАХ

ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ХОППЕР-ДОЗАТОРОВ

1. отправитель приводит их в полное транспортное положение
2. делает на железнодорожной станции отправления запись о готовности к следованию и допускаемых скоростях движения в перевозочных документах

ПОРЯДОК ОТПРАВЛЕНИЯ ХОППЕР-ДОЗАТОРОВ В ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДАХ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. Инструкция по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации (инструкция осмотрщику вагонов), утвержденная протоколом от 21-22 мая 2009 г. № 50 Совета по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества Независимых Государств

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по эксплуатации хоппер-дозаторов на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28.07.2022 № 1950/р
2. Регламент проведения испытаний и выдачи прав управления специальным железнодорожным подвижным составом, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 30 ноября 2020 г. № 2613/р
3. Инструкция по ведению на станциях коммерческой отчетности при грузовых перевозках ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 1 марта 2007 г. № 333р

п.5 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ВАГОНОВ-САМОСВАЛОВ

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ВАГОНОВ-САМОСВАЛОВ (ДУМПКАРОВ) ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (на основании технической документации)

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ ДУМПКАРОВ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ

Локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования

ПОПОЛНЕНИЕ МАРШРУТОВ ДУМПКАРОВ РАЗРЕШАЕТСЯ ТОЛЬКО ТАКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ, КОТОРЫЙ НЕ ТРЕБУЕТ ОТЦЕПКИ НА ПРОМЕЖУТОЧНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ И НЕ ОГРАНИЧИВАЕТ СКОРОСТИ МАРШРУТОВ ДУМПКАРОВ

ИНФОРМАЦИЮ О ГОТОВНОСТИ ГРУЖЕНОГО ИЛИ ПОРОЖНЕГО ДУМПКАРА

- К СЛЕДОВАНИЮ ПО УЧАСТКУ
- МАКСИМАЛЬНО ДОПУСКАЕМЫХ СКОРОСТЯХ ДВИЖЕНИЯ
- ПРИВЕДЕНИЮ ЕГО РАЗГРУЗОЧНО-ДОЗИРОВОЧНЫХ УСТРОЙСТВ В ТРАНСПОРТНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ

ЛИЦО, УПОЛНОМОЧЕННОЕ ГРУЗООТПРАВИТЕЛЕМ (ВЛАДЕЛЬЦЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА), УКАЗЫВАЕТ В ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТАХ

Пересылка в поездах думпкаров, направляемых **в ремонт**, производится только в порожнем состоянии **со скоростью не более** **60** км/ч

Пересылка **из ремонта** производится со скоростями, установленными для грузовых поездов.
Для думпкаров ВС-100 и 2ВС-105 **со скоростью не более** **80** км/ч

ДУМПКАРЫ МОДЕЛЕЙ

- 31-675
- 31-675-01
- 31-676
- 31-676-01
- 6ВС-60
- 7ВС-60
- ВС-66

ДОПУСКАЕТСЯ СТАВИТЬ В ЛЮБОЙ ЧАСТИ ПОЕЗДА, А ВСЕ ОСТАЛЬНЫЕ – ПОСЛЕДНИМИ В ХВОСТЕ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ-5973-2009 Межгосударственный стандарт. Вагоны-самосвалы (думпкары) колеи 1520 мм. Общие технические условия

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по эксплуатации вагонов-самосвалов (думпкаров) на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 28.07.2022 №1953/р;
2. Регламент проведения испытаний и выдачи прав управления специальным железнодорожным подвижным составом, утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 30 ноября 2020 г. № 2613/р.;
3. Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 8 ноября 2016 г. № 2240р.

п.6 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ОТПРАВЛЯЕТСЯ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ ДЛЯ СЛЕДОВАНИЯ В НЕРАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ (В ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДАХ ИЛИ С ОТДЕЛЬНЫМИ ЛОКОМОТИВАМИ) ПО ЗАЯВКАМ ОРГАНИЗАЦИЙ-ВЛАДЕЛЬЦЕВ ЭТОГО СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА.

ВОЗМОЖНОСТЬ ТРАНСПОРТИРОВКИ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В СОСТАВЕ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА И УСЛОВИЯ ТРАНСПОРТИРОВАНИЯ ОПРЕДЕЛЯЮТСЯ

владельцем специального железнодорожного подвижного состава

И УКАЗЫВАЕТСЯ

в перевозочных документах

ПОДГОТОВКА СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА К СЛЕДОВАНИЮ В НЕРАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ ПРОИЗВОДИТСЯ ОТПРАВИТЕЛЕМ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ

- ПРЕДУСМОТРЕННЫМИ В РЕМОНТНОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, РАЗРАБАТЫВАЕМОЙ ДЛЯ ДАННОГО СПЕЦИАЛЬНОГО ЖДПС
- В СООТВЕТСТВИИ С ЕГО ПАСПОРТОМ (ТЕХНИЧЕСКИМ ПАСПОРТОМ)
- В СООТВЕТСТВИИ С ЕГО ФОРМУЛЯРОМ

О ПРИВЕДЕНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В ТРАНСПОРТНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОТПРАВИТЕЛЕМ ДОЛЖНА БЫТЬ СДЕЛАНА ОТМЕТКА В ПЕРЕВОЗОЧНЫХ ДОКУМЕНТАХ.

ОСНОВАНИЕМ ДЛЯ ПЕРЕДИСЛОКАЦИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ЯВЛЯЕТСЯ ОФОРМЛЕННЫЙ ПЕРЕВОЗОЧНЫЙ ДОКУМЕНТ.

ПОСТАНОВКА СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА В СОСТАВЫ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ ПОРЯДОК ЭКСПЛУАТАЦИИ СООТВЕТСТВУЮЩЕГО СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПРОИЗВОДИТСЯ

- В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ, ПРЕДУСМОТРЕННЫМИ В ТЕХНИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ ЭКСПЛУАТАЦИИ (ИНСТРУКЦИЯХ) ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
- В ПАСПОРТЕ (ТЕХНИЧЕСКОМ ПАСПОРТЕ) ПОДВИЖНОГО СОСТАВА
- В ФОРМУЛЯРЕ

ЕСЛИ ПО ПРЕДСТАВЛЕННЫМ ВЫШЕ ДОКУМЕНТАМ СПЕЦИАЛЬНЫЙ ЖДПС ДОЛЖЕН СЛЕДОВАТЬ СО СКОРОСТЬЮ МЕНЕЕ УСТАНОВЛЕННОЙ В ГРАФИКЕ ДВИЖЕНИЯ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДОВ, ТО В ОТМЕТКЕ О ПРИВЕДЕНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖДПС В ТРАНСПОРТНОЕ ПОЛОЖЕНИЕ ОТПРАВИТЕЛЬ ДОЛЖЕН УКАЗАТЬ ЭТУ СКОРОСТЬ.

СТАНДАРТЫ И СВОДЫ ПРАВИЛ:

1. ГОСТ 32216-2013 Специальный железнодорожный подвижной состав. Общие технические требования
2. Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами СПС и Правила технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденне протоколом от 6-7 мая 2014 г. № 60 Совета по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества Независимых Государств

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по приведению в транспортное положение, транспортированию и порядку сопровождения специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 28 декабря 2020 г. №2927/р
2. Положение о порядке допуска специального железнодорожного подвижного состава сторонних организаций на инфраструктуру ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 23 января 2020 г. № 122/р.
3. Правила эксплуатации специального железнодорожного подвижного состава на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 26 декабря 2016 г. №2676/р.
4. Нормы допускаемых скоростей движения подвижного состава по железнодорожным путям колеи 1520 (1524) мм, утвержденные ОАО «РЖД» от 8 ноября 2016 г. № 2240р
5. Регламент по подготовке, согласованию и утверждению приказов об установлении допускаемых скоростей движения, утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2020 г № 319/р.

п.7-9 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЛОКОМОТИВЫ, МОТОР-ВАГОННЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ В НЕДЕЙСТВУЮЩЕМ СОСТОЯНИИ ОТПРАВЛЯЮТСЯ ПО ЗАЯВКАМ ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ, РУКОВОДИТЕЛЕЙ РЕМОНТНЫХ ПРЕДПРИЯТИЙ ПОСЛЕ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ И КОМИССИОННОЙ ПРОВЕРКИ ИХ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ, ОФОРМЛЕННЫХ СООТВЕТСТВУЮЩИМ АКТОМ В

3 экземплярах

В АКТЕ, КОТОРЫЙ ПРЕДЪЯВЛЯЕТСЯ ВМЕСТЕ С ЗАЯВКОЙ, УКАЗЫВАЕТСЯ

- РАЗРЕШАЕМАЯ СКОРОСТЬ СЛЕДОВАНИЯ ЛОКОМОТИВА
- РАЗРЕШАЕМАЯ СКОРОСТЬ СЛЕДОВАНИЯ МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ВТОРОЙ ЭКЗЕМПЛЯР АКТА ВРУЧАЕТСЯ ПРОВОДНИКУ ЛОКОМОТИВА, МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ТРЕТИЙ ЭКЗЕМПЛЯР ОСТАЕТСЯ У ОТПРАВИТЕЛЯ

ЭЛЕКТРОВОЗЫ И ТЕПЛОВОЗЫ, ОТПРАВЛЯЕМЫЕ В НЕДЕЙСТВУЮЩЕМ СОСТОЯНИИ, СТАВЯТСЯ В ГРУЗОВОМ ПОЕЗДЕ ВСЛЕД ЗА ВЕДУЩИМ ЛОКОМОТИВОМ, НО НЕ БОЛЕЕ ДВУХ ОДНОСЕКЦИОННЫХ ИЛИ ОДНОГО ТРЕХСЕКЦИОННОГО ИЛИ ДВУХСЕКЦИОННОГО ЛОКОМОТИВА.

ПЕРЕСЫЛКА БОЛЬШЕГО КОЛИЧЕСТВА ЛОКОМОТИВОВ РАЗРЕШАЕТСЯ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) ПРИ УСЛОВИИ ОТПРАВЛЕНИЯ ЛОКОМОТИВОВ С НАГРУЗКОЙ НЕ БОЛЕЕ 8,1 Т НА ПОГОННЫЙ МЕТР СПЛОТКАМИ В КОЛИЧЕСТВЕ ОТ 3 ДО 10 ДВУХСЕКЦИОННЫХ, 7 ТРЕХСЕКЦИОННЫХ ИЛИ 20 ОДНОСЕКЦИОННЫХ ЛОКОМОТИВОВ (НЕ СЧИТАЯ ВЕДУЩЕГО ЛОКОМОТИВА) ПРИ ЭТОМ ВЕДУЩИМ ЛОКОМОТИВОМ ДОПУСКАЕТСЯ НАЗНАЧАТЬ ОДИН ИЗ ЛОКОМОТИВОВ СПЛОТКИ

ПРИ ПЕРЕСЫЛКЕ В ГРУЗОВЫХ ПОЕЗДАХ МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА, ПОСЛЕДНИЙ СТАВИТСЯ В ХВОСТ ГРУЗОВОГО ПОЕЗДА.

ПАРОВОЗЫ С ТЕНДЕРАМИ, ОТПРАВЛЯЕМЫЕ В ХОЛОДНОМ СОСТОЯНИИ, СТАВЯТСЯ ВСЛЕД ЗА ВЕДУЩИМ ЛОКОМОТИВОМ В КОЛИЧЕСТВЕ, УСТАНАВЛИВАЕМОМ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ. ПОСТАНОВКА ХОЛОДНОГО ПАРОВОЗА В ГОЛОВЕ ПОЕЗДА ПРИ ДВОЙНОЙ ТЯГЕ ПРОИЗВОДИТСЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ВЕРХНЕГО СТРОЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ И ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ И РАЗРЕШАЕТСЯ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о порядке пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. №1873р

п.7-9 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ПЕРЕМЕЩЕНИЕ СПЕЦФОРМИРОВАНИЙ ПРОИЗВОДИТСЯ ПО ЗАЯВКАМ ИХ НАЧАЛЬНИКОВ В ПОРЯДКЕ, УСТАНАВЛИВАЕМОМ

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

ПАРОВОЗЫ

С ЧЕТЫРЕХ- И ШЕСТИОСНЫМИ ТЕНДЕРАМИ	С ТРЕХОСНЫМИ ТЕНДЕРАМИ
РАЗРЕШАЕТСЯ ОТПРАВЛЯТЬ ТЕНДЕРОМ ВПЕРЕД	СТАВЯТСЯ В ПОЕЗД ТОЛЬКО ТРУБОЙ ВПЕРЕД.

ВАГОНЫ МЕТРОПОЛИТЕНОВ ПЕРЕСЫЛАЮТСЯ СПЛОТКАМИ, СФОРМИРОВАННЫМИ ИЗ ВАГОНОВ МЕТРОПОЛИТЕНА (ДО 12 ВАГОНОВ) И 2 ПОРОЖНИХ ГРУЗОВЫХ ВАГОНОВ ПРИКРЫТИЯ, ОБОРУДОВАННЫХ ПЕРЕХОДНЫМИ СЦЕПЛЕНИЯМИ, УСТАНАВЛИВАЕМЫМИ ВЗАМЕН ТИПОВЫХ ГОЛОВОК АВТОСЦЕПОК И ПРИЦЕПЛЯЕМЫХ ПО ОДНОМУ С КАЖДОЙ СТОРОНЫ СПЛОТКИ.

проводник

ДЛЯ СОПРОВОЖДЕНИЯ ВАГОНОВ МЕТРОПОЛИТЕНА ОТПРАВИТЕЛЕМ ВЫДЕЛЯЮТСЯ ПРОВОДНИКИ, ДЛЯ ПРОЕЗДА КОТОРЫХ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ

В ЛЕТНЕЕ ВРЕМЯ ОДИН ИЗ ВАГОНОВ МЕТРОПОЛИТЕНА	В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ – ВАГОН-ТЕПЛУШКА

ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ПРИГОДНОСТИ К СЛЕДОВАНИЮ ПЕРЕСЫЛАЕМЫЕ ВАГОНЫ МЕТРОПОЛИТЕНОВ ОСМАТРИВАЮТСЯ КОМИССИЕЙ, НАЗНАЧАЕМОЙ ОТПРАВИТЕЛЕМ

В СОСТАВ КОМИССИИ ВКЛЮЧАЕТСЯ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ПУНКТА ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ ВАГОНОВ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)

ТРАНСПОРТИРОВКА ПОДГОТОВЛЕННОЙ СПЛОТКИ ПРОИЗВОДИТСЯ ОТДЕЛЬНЫМ ЛОКОМОТИВОМ.
ПОСТАНОВКА ВАГОНОВ МЕТРОПОЛИТЕНА В СОСТАВ ПОЕЗДА, А ТАКЖЕ ПРОПУСК ИХ ЧЕРЕЗ СОРТИРОВОЧНЫЕ ГОРКИ НЕ ДОПУСКАЕТСЯ

КОМИССИЯ СОСТАВЛЯЕТ АКТ ПРОВЕРКИ ТЕХНИЧЕСКОГО СОСТОЯНИЯ ОТПРАВЛЯЕМЫХ ВАГОНОВ В **3** экземплярах

- ПЕРВЫЙ ЭКЗЕМПЛЯР АКТА ОСТАЕТСЯ В ОРГАНИЗАЦИИ, ОТПРАВЛЯЮЩЕЙ ВАГОНЫ
- ВТОРОЙ – ВРУЧАЕТСЯ СТАРШЕМУ ГРУППЫ ПРОВОДНИКОВ
- ТРЕТИЙ – ИСПОЛЬЗУЕТСЯ ДЛЯ ЗАЯВКИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ НА ОТПРАВЛЕНИЕ ВАГОНОВ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Положение о порядке пересылки локомотивов и мотор-вагонного подвижного состава на инфраструктуре железнодорожного транспорта ОАО «РЖД», утвержденное распоряжением ОАО «РЖД» от 26 августа 2011 г. №1873р

ПРИЛОЖЕНИЕ №17
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ

п.1–2 ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ К ДВИЖЕНИЮ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ (СПК) ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБОРУДОВАН УСТРОЙСТВАМИ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ТЕХНИЧЕСКОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИИ, УТВЕРЖДАЕМОЙ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

СПК ДОЛЖЕН ИМЕТЬ НАДЕЖНОЕ ШУНТИРОВАНИЕ РЕЛЬСОВЫХ ЦЕПЕЙ, ПРИ ДВИЖЕНИИ ОБОЗНАЧАЕТСЯ СИГНАЛАМИ В СООТВЕТСТВИИ С ГЛАВОЙ VIII ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

К СПЕЦИАЛЬНОМУ ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ ОТНОСЯТСЯ

- ГРУЗОВЫЕ АВТОМОБИЛИ
- ЛЕГКОВЫЕ АВТОМОБИЛИ
- ЭКСКАВАТОРЫ
- ДРУГАЯ ТЕХНИКА НА КОЛЕСНОМ ИЛИ ГУСЕНИЧНОМ ХОДУ

1. на раме которых установлены металлические колеса (направляющие) для движения по рельсам железнодорожного пути
2. могут самостоятельно заезжать (съезжать) на железнодорожные пути и передвигаться по ним

УПРАВЛЯТЬ СПК ИМЕЮТ ПРАВО МАШИНИСТЫ, УКАЗАННЫЕ В **Локальном нормативном акте** владельца инфраструктуры

ДЛЯ УПРАВЛЕНИЯ СПК НАЗНАЧАЕТСЯ МАШИНИСТ, ИМЕЮЩИЙ:

1. свидетельство на право управления подвижным составом (самоходным)
2. водительское удостоверение на право управления транспортным средством категории B, C, D или спецтехникой категории D

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»

1. Локальные нормативные акты ОАО «РЖД»: Инструкция по эксплуатации специального подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1979/р.
2. Распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.
3. Распоряжение ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. № 66р «О проведении аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД»

п.3–4 ПОРЯДОК ЗАЕЗДА, СЪЕЗДА СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ

ЗАЕЗД (СЪЕЗД) СПК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ДОПУСКАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ НА

- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ПЕРЕГОНОВ
- ОТДЕЛЬНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ
- ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА СПЕЦИАЛЬНО ОБОРУДОВАННЫХ ПЛОЩАДКАХ

СПК, ОТПРАВЛЯЕМЫЙ НА ПЕРЕГОН, ЗАЕЗЖАЮЩИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА, РАССМАТРИВАЕТСЯ КАК ПОЕЗД И УКАЗАННОМУ ПОДВИЖНОМУ СОСТАВУ ПРИСВАИВАЕТСЯ **НОМЕР**

МЕСТА ЗАЕЗДА (СЪЕЗДА) ДОЛЖНЫ БЫТЬ ЗАРАНЕЕ **ОПРЕДЕЛЕНЫ**, **СОГЛАСОВАНЫ** С ПРИЧАСТНЫМИ ХОЗЯЙСТВАМИ, А ИХ ПЕРЕЧЕНЬ **УТВЕРЖДЕН** НАЧАЛЬНИКОМ ДИРЕКЦИИ ИНФРАСТРУКТУРЫ

ОТВЕТСТВЕННЫМ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ И ЛЮДЕЙ, НАХОДЯЩИХСЯ НА СПК

- ПРИ ДВИЖЕНИИ ЯВЛЯЕТСЯ МАШИНИСТ
- ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ РАБОТ – РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ, НАЗНАЧАЕМЫЙ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ

машинист

руководитель работ

НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ АКТЫ:

1. Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Локальные нормативные акты ОАО «РЖД»: Инструкция по эксплуатации специального подвижного состава на комбинированном ходу на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 июля 2022 г. № 1979/р.
2. Распоряжение ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.
3. Распоряжение ОАО «РЖД» от 17 января 2015 г. № 66р «О проведении аттестации работников, производственная деятельность которых связана с движением поездов и маневровой работой на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД»

п.5–8 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ

КОЛИЧЕСТВО ПЕРЕВОЗИМЫХ В СПК ЛЮДЕЙ И ХАРАКТЕРИСТИКИ ГРУЗА НЕ ДОЛЖНЫ НАРУШАТЬ НОРМ, УСТАНОВЛЕННЫХ ТЕХНИЧЕСКОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ.

ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ СПК ЗАПРЕЩАЕТСЯ

- СТОЯТЬ НА ПОДНОЖКАХ
- СИДЕТЬ НА БОРТАХ

СХОДИТЬ С СПК И ПОДНИМАТЬСЯ НА НЕГО НЕОБХОДИМО ПРИ ПОЛНОЙ ОСТАНОВКЕ

- Управлять СПК имеют право машинисты, указанные в
- Порядок допуска СПК к эксплуатации устанавливаются
- Порядок движения СПК при диспетчерской централизации устанавливаются
- Меры обеспечения безопасности движения по раздельным пунктам и перегонам устанавливаются

Локальный нормативный акт владельца инфраструктуры

СЦЕПЛЕНИЕ СПК МЕЖДУ СОБОЙ И С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ ДОПУСКАЕТСЯ ТИПОВЫМИ УСТРОЙСТВАМИ И ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТЕХНИЧЕСКОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ.

СЦЕПЛЕНИЕ СПК МЕЖДУ СОБОЙ ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО ТИПОВЫМИ УСТРОЙСТВАМИ ЖЕСТКОГО СЦЕПЛЕНИЯ И ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ В СООТВЕТСТВИИ С

- ТРЕБОВАНИЯМИ ПО УХОДУ И ОБСЛУЖИВАНИЮ СОДЕРЖАЩИМИСЯ В ИНСТРУКЦИИ К ДАННОМУ УСТРОЙСТВУ,
- РУКОВОДСТВОМ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ СПК

ВОЗМОЖНОСТЬ САМОРАСЦЕПА ПРИ ДВИЖЕНИИ ДОЛЖНА БЫТЬ ИСКЛЮЧЕНА

СЦЕПЛЯТЬ СПК С ВАГОНОМ РАЗРЕШАЕТСЯ В ПРЕДЕЛАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ БЕЗ ВЫЕЗДА НА ПЕРЕГОН, В СООТВЕТСТВИИ С ИНСТРУКЦИЕЙ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ СПК

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ СПК НЕ ДОЛЖНА ПРЕВЫШАТЬ СКОРОСТИ УКАЗАННОЙ В РУКОВОДСТВЕ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ, ЗАЯВЛЕННОЙ ЗАВОДОМ-ИЗГОТОВИТЕЛЕМ

на перегонах **не более**	по станционным путям **не более**	по стрелочным переводам **не более**
40 км/ч	25 км/ч	15 км/ч

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАДЕЖНОСТЬ СЦЕПЛЕНИЯ НЕСЕТ МАШИНИСТ СПК

машинист

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Правила по охране труда при перевозке работников железнодорожным и автомобильным транспортом, обслуживании жилых и служебных вагонов в подразделениях путевого хозяйства ОАО «РЖД» ПОТ РЖД-4100612-ЦДИ-204-2020, утвержденные распоряжением ОАО «РЖД» от 30 ноября 2020 г. № 2615/р.
2. Инструкция по охране труда при работе специального самоходного подвижного состава на комбинированном ходу, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 29 декабря 2018 г. № 2856/р.

п.9–16 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

ПЕРЕД ЗАЕЗДОМ (СЪЕЗДОМ) СПК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ ОФОРМЛЯЕТ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА НА ДАННОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ЗАПИСЬ О МЕСТЕ ЗАЕЗДА (СЪЕЗДА) С УКАЗАНИЕМ МЕР БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ. ПОРЯДОК ЗАЕЗДА (СЪЕЗДА) СПК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ.

Локальный нормативный акт владельца инфраструктуры

ДСП

ознакомившись с записью

обязан доложить о предстоящем заезде (съезде) СПК и запросить согласие

ДНЦ

согласие

подписывает в журнале осмотра запись с отметкой времени

разрешает начать ограждение места заезда (съезда) СПК, а также при необходимости – смежных с ним путей

руководитель работ

ПЕРЕД ЗАЕЗДОМ (СЪЕЗДОМ) СПК

- руководитель работ должен получить от дежурного по железнодорожной станции устное разрешение на выполнение указанных операций.

ПОСЛЕ ЗАЕЗДА (СЪЕЗДА) СПК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ

- руководитель работ уведомляет дежурного по железнодорожной станции о завершении указанных операций.

ПОСЛЕ ЗАЕЗДА СПК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ДО СНЯТИЯ СИГНАЛОВ ОГРАЖДЕНИЯ

- должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции
- должна быть проверена шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления

В СЛУЧАЕ ВЫЯВЛЕНИЯ НЕИСПРАВНОСТИ РАДИОСВЯЗИ (НЕВОЗМОЖНОСТИ УСТАНОВИТЬ РАДИОСВЯЗЬ МЕЖДУ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ И МАШИНИСТОМ СПК), НЕОБЕСПЕЧЕНИЯ ШУНТОВОЙ ЧУВСТВИТЕЛЬНОСТИ СПК ДВИЖЕНИЕ СПК ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ЗАПРЕЩАЕТСЯ. РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОТ ДОЛЖНЫ БЫТЬ ПРИНЯТЫ МЕРЫ К ВОЗВРАЩЕНИЮ СПК НА АВТОМОБИЛЬНЫЙ ХОД И ЕГО ПЕРЕЕЗД В МЕСТО, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕЕ УСТАНОВЛЕННЫЙ ГАБАРИТ.

п.9–16 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОТ ДОЛЖНА БЫТЬ ОФОРМЛЕНА ЗАПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ОСМОТРА (ИЛИ ПОЛУЧЕНА ТЕЛЕФОНОГРАММА С ПОСЛЕДУЮЩЕЙ ЛИЧНОЙ ПОДПИСЬЮ)

- о приведении СПК в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям
- снятии сигналов ограждения
- соблюдении габарита приближения строений (после съезда)
- об отсутствии препятствий для движения руководителем работ

ДНЦ

ЗАНЯТИЕ СПК ГЛАВНЫХ И ПРИЕМООТПРАВОЧНЫХ ПУТЕЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ДОПУСКАЕТСЯ С СОГЛАСИЯ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

МАНЕВРОВЫЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СПК ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ОСУЩЕСТВЛЯЮТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТРЕБОВАНИЯМИ ПРИЛОЖЕНИЯ № 11 К ИНСТРУКЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ОСТАВЛЕНИЕ СПК В НЕРАБОЧЕМ СОСТОЯНИИ НА СТАНЦИОННЫХ ПУТЯХ

ПРИ НАХОЖДЕНИИ СПК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, СТРЕЛОЧНЫЕ ПЕРЕВОДЫ, ВЕДУЩИЕ НА ДАННЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ, УСТАНАВЛИВАЮТСЯ В ПОЛОЖЕНИЕ, ИСКЛЮЧАЮЩЕЕ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАЕЗДА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ПУТЬ, ЗАНЯТЫЙ СПК

ДРЕЗИНА

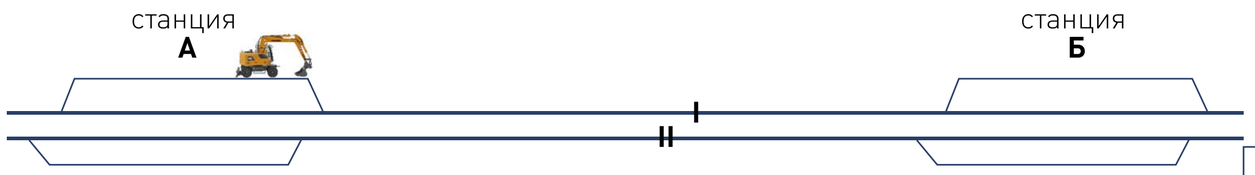
ПРИ ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ НА СТРЕЛОЧНЫЕ РУКОЯТКИ (КНОПКИ) НАВЕШИВАЮТСЯ КРАСНЫЕ КОЛПАЧКИ, А НА АППАРАТЕ УПРАВЛЕНИЯ НАВЕШИВАЕТСЯ ТАБЛИЧКА «ДРЕЗИНА».

п.17–26 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ НА ПЕРЕГОНЕ

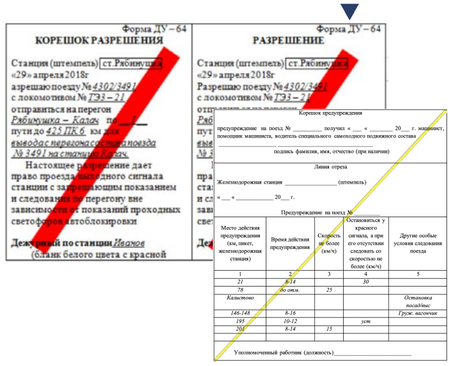
ДЛЯ ЗАЕЗДА (СЪЕЗДА) СПК НА ПЕРЕГОНЕ МЕЖДУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ СТАНЦИЯМИ, СООТВЕТСТВУЮЩИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА ЗАКРЫВАЕТСЯ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ ВСЕХ ПОЕЗДОВ КРОМЕ СПК ПО ПРИКАЗУ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО.

ДСП ст.А

Получив такой приказ, ДСП заполняет **бланк ДУ-64** и вручает его руководителю работ. Вместе с бланком разрешения ДУ-64 вручается **бланк ДУ-61** с указанием действующих предупреждений на участке следования СПК.



ДСП ст.Б


Форма ДУ – 64
КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ

Станция (штемпель) ст. Рябинушка
«29» апреля 2018г
Разрешено поезду № 4302/3491
с локомотивом № ТЭ3 – 21
отправиться на перегон
Рябинушка – Калач
путь 1
до 425 ПК 6 км
выезда перегона составом поезда
№ 3491 на станции Калач.

Настоящее разрешение дает право проезда входного сигнала станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров с автоблокировки

Дежурный по станции Иванов
(бланк белого цвета с красной

Форма ДУ – 64
РАЗРЕШЕНИЕ

Станция (штемпель) ст. Рябинушка
«29» апреля 2018г
Разрешено поезду № 4302/3491
с локомотивом № ТЭ3 – 21

Корешок предупреждения

предупреждение на поезд № _____ получил «___» _____ 20___ г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава

подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)

Линия отреза

Железнодорожная станция _____ (штемпель)

«___» _____ 20___ г.

Предупреждение на поезд №

Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5
21	8/14		10	
78	до свид.	25		
Кольцово				Остановка пассажир. Груз. включая
146/148	8/16			
193	10/12		усм	
203	8/14	15		

Уполномоченный работник (должность) _____

руководитель работ

Полученную заявку руководитель работ передает диспетчеру поездному и дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон.
Полученные заявки записываются в **журнал диспетчерских распоряжений**.

ДНЦ

С наступлением срока начала действия заявки диспетчер поездной устанавливает **свободность перегона** (пути перегона) от поездов, после чего по средствам технологической железнодорожной электросвязи передает дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, и руководителю работ распорядительным актом (далее – приказ) **на закрытие перегона** (пути перегона).

ПЕРЕД ПРЕДСТОЯЩИМ ЗАЕЗДОМ СПК НА ПУТЬ ПЕРЕГОНА РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ ОФОРМЛЯЕТ В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ОДНОЙ ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ УЧАСТКА ПИСЬМЕННУЮ ЗАЯВКУ, В КОТОРОЙ УКАЗЫВАЕТ

- место заезда
- километр
- пикет
- номер железнодорожного пути перегона или железнодорожная станция прибытия
- место съезда

РАЗРЕШАЕТСЯ ЗАЕЗД (СЪЕЗД) НА ПУТЬ ПЕРЕГОНА ТОЛЬКО ПРИ ЕГО СВОБОДНОСТИ ОТ ПОЕЗДОВ

п.17–26 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ НА ПЕРЕГОНЕ

руководитель работ

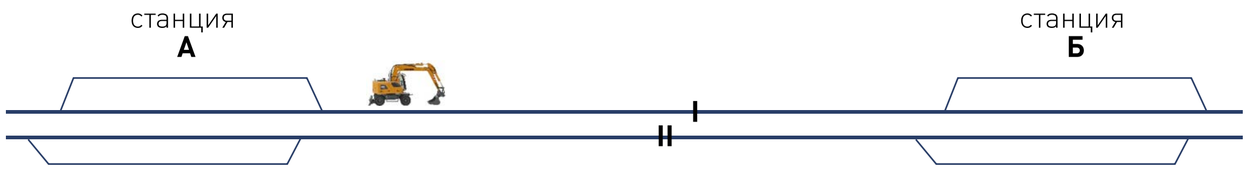
ПРИБЫВ НА МЕСТО, ОПРЕДЕЛЕННОЕ В ЗАЯВКЕ, РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ ОРГАНИЗУЕТ ОГРАЖДЕНИЕ МЕСТА РАБОТ И ВЫПОЛНЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ ПО ЗАЕЗДУ (СЪЕЗДУ) СПК НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА. НА ПОЕЗДА, СЛЕДУЮЩИЕ ПО СМЕЖНЫМ ПУТЯМ, ПЕРЕДАЕТСЯ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ В СООТВЕТСТВИИ С ЗАЯВКОЙ РУКОВОДИТЕЛЯ РАБОТ.

Полученное уведомление должно быть записано в журнал диспетчерских распоряжений

ПОСЛЕ ЗАЕЗДА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ СПК

- должен быть приведен в транспортное положение в соответствии с руководством по эксплуатации
- должна быть проверена радиосвязь между машинистом СПК и дежурным по железнодорожной станции
- должна быть проверена шунтовая чувствительность по индикации аппарата управления (при наличии электрических рельсовых цепей)

ПОСЛЕ СЪЕЗДА СПК ДОЛЖЕН БЫТЬ УСТАНОВЛЕН СНАРУЖИ ГАБАРИТА ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ, НЕ БЛИЖЕ 2,5 М ОТ ГОЛОВКИ КРАЙНЕГО РЕЛЬСА.



РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ ОБЯЗАН ДОЛОЖИТЬ ДЕЖУРНОМУ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПО СРЕДСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ

- об окончании операций по заезду (съезду) СПК → ДСП ст.А
- о приведении в транспортное положение к следованию по железнодорожным путям → ДНЦ
- снятии сигналов ограждения → ДНЦ
- об отсутствии препятствий для движения поездов и СПК → ДСП ст.Б

руководитель работ

ПРИБЫВ НА УКАЗАННОЕ В ЗАЯВКЕ МЕСТО, РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ПРИКАЗА ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО О ЗАКРЫТИИ ПЕРЕГОНА (ПУТИ ПЕРЕГОНА) ДЕЛАЕТ СООТВЕТСТВУЮЩУЮ ОТМЕТКУ В БЛАНКЕ ДУ-64 (НОМЕР И ВРЕМЯ ПРИКАЗА, ФАМИЛИЯ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО) И ОРГАНИЗУЕТ РАБОТУ ПО ВЫПОЛНЕНИЮ ОПЕРАЦИЙ ДЛЯ ЗАЕЗДА СПК

РУКОВОДИТЕЛЮ РАБОТ ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПЕРЕДАВАТЬ БЛАНК ДУ-64 МАШИНИСТУ СПК ДО ПОЛУЧЕНИЯ ПРИКАЗА ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО О ЗАКРЫТИИ ПЕРЕГОНА (ПУТИ ПЕРЕГОНА) ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ

п.17–26 ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ НА ПЕРЕГОНЕ

ДЛЯ ЗАЕЗДА СПК ДОПУСКАЕТСЯ ВЫДАВАТЬ РУКОВОДИТЕЛЮ РАБОТ БЛАНК ДУ-64 ДО ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ УСТНОГО УКАЗАНИЯ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ПО СРЕДСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ:

Форма ДУ–64
КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ
Станция (intermediate) ст Рябина
«29» апреля 2018г
Разрешаю поезду № 4102-24Р
с локомотивом № 2ЭЛ – 21
отправиться на перегон
Рябинская – Елань
путь до 422 ПК 6 км
выходных маршрутных светофоров
№ 1491 на станции Рябинская.
Настоящее разрешение дает
право проследовать входного сигнала
станции с запрещающим показанием
и следовать по перегону вне
зависимости от показаний проходных
светофоров с автоблокировкой
Дежурный по станции Иванов
(Ф.И.О.)
(Один белого цвета с красной

Форма ДУ–64
РАЗРЕШЕНИЕ
Станция (intermediate) ст Рябина
«29» апреля 2018г
Разрешаю поезду № 4102-24Р
с локомотивом № 2ЭЛ – 21
отправиться на перегон
Рябинская – Елань
путь до 422 ПК 6 км
выходных маршрутных светофоров
№ 1491 на станции Рябинская.
Настоящее разрешение дает
право проследовать входного сигнала
станции с запрещающим показанием
и следовать по перегону вне
зависимости от показаний проходных
светофоров с автоблокировкой
Дежурный по станции Иванов
(Ф.И.О.)
(Один белого цвета с красной

руководитель работ

ДНЦ

«В связи с предстоящим закрытием перегона … (…пути перегона…) для заезда (съезда) СПК на …км…пк разрешаю вручить бланк формы ДУ-64 руководителю работ … (должность и фамилия) для последующей передачи машинисту»

ДСП ст.А

МАШИНИСТУ СПК ЗАПРЕЩАЕТСЯ ЗАЕЗЖАТЬ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ПЕРЕГОНА

- без убеждения в его закрытии приказом диспетчера поездного, переданного через руководителя работ
- без получения от руководителя работ разрешения на бланке ДУ-64
- без устного разрешения дежурного по железнодорожной станции
- без информации о наличии действующих предупреждений на участке следования на бланке ДУ-61

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРИСТУПАТЬ К РАБОТАМ ПО ПОДГОТОВКЕ К ЗАЕЗДУ (СЪЕЗДУ)СПК И ПРОИЗВОДИТЬ УКАЗАННЫЕ ОПЕРАЦИИ ДО ПОЛУЧЕНИЯ РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОТ ПО СРЕДСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ ПРИКАЗА ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО О ЗАКРЫТИИ ПЕРЕГОНА (ПУТИ ПЕРЕГОНА).

После прибытия СПК на железнодорожную станцию, ограничивающую перегон, на котором выполнены операции по заезду → ДСП ст.А → Уведомляет о свободности перегона → ДНЦ → Открывает перегон для движения поездов

В СЛУЧАЕ ЗАЕЗДА И СЪЕЗДА СПК В ПРЕДЕЛАХ ОДНОГО ПЕРЕГОНА ДАННЫЙ ПЕРЕГОН ЗАКРЫВАЕТСЯ И ОТКРЫВАЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ПРИЛОЖЕНИЕМ №17 К ИДП

ДВИЖЕНИЕ СПК ПО РАЗДЕЛЬНЫМ ПУНКТАМ И ПЕРЕГОНАМ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С С ПРИЛОЖЕНИЕМ №17 К ИДП

п.17–26 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНОЙ ИЛИ НЕСТАНДАРТНОЙ СИТУАЦИИ ПРИ ДВИЖЕНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ

машинист

ПРИ ВНЕЗАПНОМ ВОЗНИКНОВЕНИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ ПРЕПЯТСТВИЙ, УГРОЖАЮЩИХ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, А ТАКЖЕ ИЗ-ЗА НЕИСПРАВНОСТИ СПК МАШИНИСТ ОБЯЗАН:

1. **ПРИМЕНИТЬ ВСЕ ИМЕЮЩИЕСЯ СРЕДСТВА ДЛЯ ОСТАНОВКИ СПК ПО ВОЗМОЖНОСТИ В ПРЯМОМ УЧАСТКЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ БЕЗ НАСЫПЕЙ И ВЫЕМОК ИЛИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПЕРЕЕЗДЕ**
2. **ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ ЗАТОРМОЗИТЬ СПК СТОЯНОЧНЫМ ТОРМОЗОМ, УТОЧНИТЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (КИЛОМЕТР, ПИКЕТ) И СООБЩИТЬ ПО СРЕДСТВАМ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ**
3. **ПЕРЕДАТЬ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, А НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ С ДИСПЕТЧЕРСКИМ УПРАВЛЕНИЕМ – ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ, СООБЩЕНИЕ ОБ ОСТАНОВКЕ С УКАЗАНИЕМ КИЛОМЕТРА И ПИКЕТА И ПОЛУЧИТЬ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ О ТОМ, ЧТО ИНФОРМАЦИЯ ВОСПРИНЯТА**

ПРИ ОТКАЗЕ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ, СООБЩЕНИЕ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, А НА УЧАСТКАХ ОБОРУДОВАННЫХ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ – ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ, ПЕРЕДАЕТСЯ ПОСРЕДСТВОМ ПРОВОДНОЙ СВЯЗИ С БЛИЖАЙШЕЙ ТОЧКИ ПЕРЕГОННОЙ СВЯЗИ ИЛИ С БЛИЖАЙШЕГО ПУНКТА, ИМЕЮЩЕГО СРЕДСТВА СВЯЗИ, ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ ДОСТУПНОГО МАШИНИСТУ ВИДА СВЯЗИ

КОНКРЕТНЫЙ ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНЫХ И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЯХ С СПК УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ, ИСХОДЯ ИЗ:

- МЕСТНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ
- ПЛАНА И ПРОФИЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ
- НАЛИЧИЯ ИСКУССТВЕННЫХ СООРУЖЕНИЙ
- ОСНАЩЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
- ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК
- ОБРАЩАЮЩИХСЯ СПК

ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ САМОСТОЯТЕЛЬНОГО ОСВОБОЖДЕНИЯ ПУТИ, МАШИНИСТ ДОЛЖЕН ВЫЗВАТЬ ПО ДОСТУПНЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЙ ЛОКОМОТИВ (ИЛИ СПК). ПОСЛЕ ЧЕГО ОБЕСПЕЧИТЬ ОГРАЖДЕНИЕ В СООТВЕТСТВИИ С ГЛАВОЙ IV ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

п.17–26 ДЕЙСТВИЯ ПРИ ВОЗНИКНОВЕНИИ АВАРИЙНОЙ ИЛИ НЕСТАНДАРТНОЙ СИТУАЦИИ ПРИ ДВИЖЕНИИ СПЕЦИАЛЬНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА КОМБИНИРОВАННОМ ХОДУ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ

ПОСЛЕ ВЫНУЖДЕННОЙ ОСТАНОВКИ И ОСТАНОВКИ ДВИГАТЕЛЯ, МАШИНИСТ ДОЛЖЕН ДЕЙСТВОВАТЬ В СЛЕДУЮЩЕЙ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ:

1. затормозить СПК стояночным тормозом, установить тормозные башмаки
2. для эвакуации людей открыть двери, окна, аварийные люки
3. оградить СПК согласно требованиям главы IV приложения № 1 к ПТЭ
4. принять меры к устранению причин, вызвавших вынужденную остановку
5. при получении команды от диспетчера поездного, переданной по радиосвязи лично или через дежурного по железнодорожной станции, ограничивающей перегон, осуществить съезд СПК с железнодорожного пути с помощью подручных средств (съемных настилов) без пересечения смежных железнодорожных путей
6. после съезда и установки подвижной единицы снаружи габарита приближения строений установить противооткатные упоры
7. доложить по средствам технологической железнодорожной электросвязи диспетчеру поездному напрямую или через дежурного по железнодорожной станции о фактическом освобождении железнодорожного пути от СПК и соблюдении габарита приближения строений

ДЛЯ СЪЕЗДА С ПУТЕЙ СПК МАШИНИСТ ДОЛЖЕН СОГЛАСОВАТЬ С ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ ПОРЯДОК СЪЕЗДА. ПОСЛЕ ВЫПОЛНЕНИЯ СООТВЕТСТВУЮЩИХ РАБОТ МАШИНИСТ ОБЯЗАН ПЕРЕДАТЬ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ ЛИЧНО ИЛИ ЧЕРЕЗ ДЕЖУРНОГО ОДНОЙ ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПЕРЕГОН, ПО ДОСТУПНЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ УВЕДОМЛЕНИЕ О СЪЕЗДЕ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ПЕРЕГОНА И УСТАНОВКИ ПОДВИЖНОЙ ЕДИНИЦЫ СНАРУЖИ ГАБАРИТА ПРИБЛИЖЕНИЯ СТРОЕНИЙ НЕ БЛИЖЕ

от головки крайнего рельса

2,5 м

ПОЛУЧЕННОЕ ОТ МАШИНИСТА УВЕДОМЛЕНИЕ ЗАПИСЫВАЕТСЯ В ЖУРНАЛ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ

Число, месяц	Вызов или получ. приказа (час., мин.)	№ приказа	СОДЕРЖАНИЕ ПРИКАЗА	Фамилия принявшего	Расписка диспетчера (разборчиво)
1	2	3	4	5	6
30.10	*08.09*	*85ЦРК*	*От «А» до «Б» ДС.*	*ДСП «А»*	
			В 08ч. 00 мин. дежурство принял ДНЦ. Медведев.	*Иванов*	
			В 08 ч. 01 мин. дежурство	*...*	
			сдал ДНЦ Зайцев.	*...*	
			В ходу поезда _____	*...*	
			Доложите, кто принял дежурство	*ДСП «Б»*	
			Положение по станции, закрепление подвижного состава, наличие действующих предупреждений	*Петров*	
	08.15		*ДНЦ Медведев.*		

ПРИЛОЖЕНИЕ №18
К ИДП

ПТЭ

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ О ПОРЯДКЕ ДВИЖЕНИЯ ДРЕЗИН СЪЕМНОГО ТИПА

п.1–2 ПОРЯДОК ДВИЖЕНИЯ САМОХОДНЫХ СЪЕМНЫХ ПОДВИЖНЫХ ЕДИНИЦ

ДРЕЗИНЫ СЪЕМНОГО ТИПА ПРИ ДВИЖЕНИИ ОБОЗНАЧАЮТСЯ СИГНАЛАМИ В СООТВЕТСТВИИ С ГЛАВОЙ VIII ИНСТРУКЦИИ ПО СИГНАЛИЗАЦИИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В ПРИЛОЖЕНИИ № 1 К ПТЭ

машинист

УПРАВЛЯТЬ ДРЕЗИНОЙ СЪЕМНОГО ТИПА ИМЕЮТ ПРАВО МАШИНИСТЫ, УКАЗАННЫЕ В ЛОКАЛЬНОМ НОРМАТИВНОМ АКТЕ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ

ОСНОВНЫМ ХОДОМ ДРЕЗИНЫ ЯВЛЯЕТСЯ ПЕРЕДНИЙ (ФАРОЙ ВПЕРЕД) ХОД, ЗАДНИЙ ХОД РАЗРЕШАЕТСЯ КАК ИСКЛЮЧЕНИЕ ПРИ МАНЕВРАХ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ.

СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ДРЕЗИН

- на перегонах **не более** 50 км/ч
- по станционным путям **не более** 25 км/ч
- по стрелкам **не более** 15 км/ч
- при плохой видимости **не более** 25 км/ч

ДВИЖЕНИЕ ДРЕЗИН НЕ ДОЛЖНО ВЫЗЫВАТЬ НАРУШЕНИЯ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОВ ПО РАСПИСАНИЮ

В ТЕМНОЕ ВРЕМЯ СУТОК, А ТАКЖЕ ПРИ ТУМАНАХ, ЛИВНЯХ, СНЕГОПАДАХ, МЕТЕЛЯХ ВЫЕЗД ДРЕЗИН НА ПЕРЕГОН ЗАПРЕЩАЕТСЯ

СЪЕМНУЮ ДРЕЗИНУ ДОЛЖНЫ СОПРОВОЖДАТЬ РАБОТНИКИ В КОЛИЧЕСТВЕ, УСТАНОВЛЕННОМ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЕЕ БЫСТРОГО СЪЕМА С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ В СЛУЧАЕ ЭКСТРЕННОЙ НЕОБХОДИМОСТИ.

ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ ЗАПРЕЩАЕТСЯ

- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОТКРЫТЫМ ОГНЕМ НА СТОЯНКАХ ПРИ ЗАПРАВКЕ ДРЕЗИНЫ ГОРЮЧИМ
- ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ОТКРЫТЫМ ОГНЕМ ВО ВРЕМЯ ДВИЖЕНИЯ
- СТОЯТЬ НА ДРЕЗИНЕ ИЛИ ПРИЦЕПЕ
- СИДЕТЬ НА БОРТАХ ДРЕЗИНЫ
- ПЕРЕХОДИТЬ С ПРИЦЕПА НА ПРИЦЕП
- СХОДИТЬ С ДРЕЗИНЫ ИЛИ ПРИЦЕПА
- САДИТЬСЯ НА НИХ ДО ПОЛНОЙ ОСТАНОВКИ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р
2. Инструкция о порядке движения дрезин съемного типа на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 4 июля 2011 г. № 1433р.

п.9–12 ПОРЯДОК ПРОЕЗДА НА СЪЕМНОЙ ДРЕЗИНЕ

КОЛИЧЕСТВО ЛЮДЕЙ И ГРУЗА ДЛЯ ОДНОВРЕМЕННОГО ПРОЕЗДА НА СЪЕМНОЙ ДРЕЗИНЕ И ПРИЦЕПЕ НЕ ДОЛЖНО ПРЕВЫШАТЬ УСТАНОВЛЕННОГО ТЕХНИЧЕСКОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

РУКОВОДИТЕЛЕМ РАБОТ, СОПРОВОЖДАЮЩИМ ДРЕЗИНУ, НАЗНАЧАЕТСЯ

- РАБОТНИК ПО ДОЛЖНОСТИ НЕ НИЖЕ БРИГАДИРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ХОЗЯЙСТВА ПУТИ
- ЭЛЕКТРОМЕХАНИКА ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ
- ПРИ ОТСУТСТВИИ ПЕРВЫХ ДВУХ РУКОВОДИТЕЛЕМ ЯВЛЯЕТСЯ МАШИНИСТ ДРЕЗИНЫ

ОТВЕТСТВЕННЫМ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ДРЕЗИНЫ И НАХОДЯЩИХСЯ НА НЕЙ ЛЮДЕЙ ЯВЛЯЕТСЯ **РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ**, СОПРОВОЖДАЮЩИЙ ДРЕЗИНУ

СЦЕПЛЕНИЕ ДРЕЗИН СЪЕМНОГО ТИПА МЕЖДУ СОБОЙ, ДРЕЗИНЫ С ПРИЦЕПОМ, А ТАКЖЕ ПРИЦЕПОВ МЕЖДУ СОБОЙ ДОПУСКАЕТСЯ ТОЛЬКО ТИПОВЫМИ ПРИБОРАМИ И ДОЛЖНО ПРОИЗВОДИТЬСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ТЕХНИЧЕСКОЙ И ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДОКУМЕНТАЦИЕЙ

РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ ОБЯЗАН УБЕДИТЬСЯ В НАДЕЖНОСТИ СЦЕПЛЕНИЯ ПРИЦЕПОВ СО СЪЕМНОЙ ДРЕЗИНОЙ И МЕЖДУ СОБОЙ

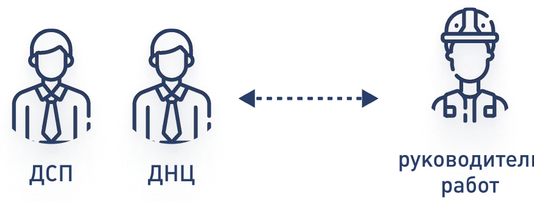
руководитель работ

ДРЕЗИНЫ СЪЕМНОГО ТИПА ЗАПРЕЩАЕТСЯ СЦЕПЛЯТЬ С ДРУГИМИ ТИПАМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

НА ПЕРЕГОНАХ, ГДЕ НЕ ОБЕСПЕЧИВАЮТСЯ ДАННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СВЯЗИ, ДВИЖЕНИЕ ДРЕЗИН СЪЕМНОГО ТИПА ЗАПРЕЩАЕТСЯ

ПЕРЕГОН, НА КОТОРЫЙ ОТПРАВЛЯЕТСЯ СЪЕМНАЯ ДРЕЗИНА, ДОЛЖЕН БЫТЬ ОБОРУДОВАН МИНИМУМ ОДНИМ ИЗ СЛЕДУЮЩИХ ВИДОВ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОЙ СВЯЗИ

- ремонтно-оперативной радиосвязью
- перегонной связью



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

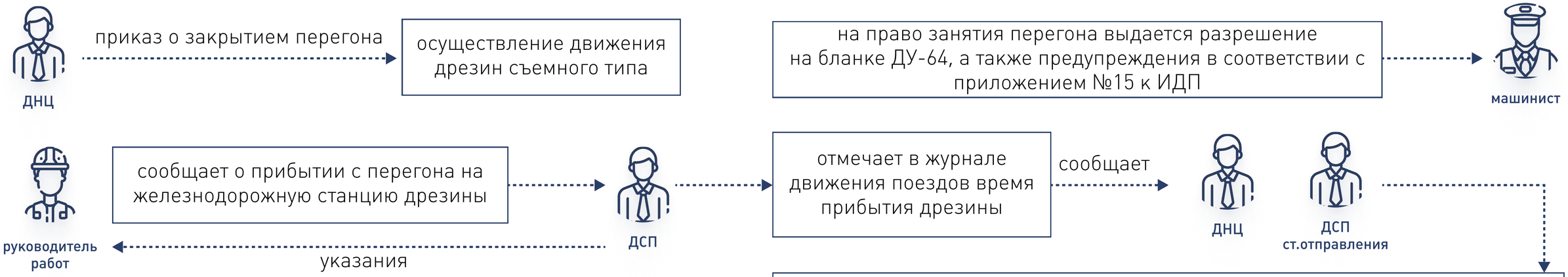
1. Инструкция по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ, утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 14 декабря 2016 г. № 2540р
2. Инструкция о порядке движения дрезин съемного типа на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 4 июля 2011 г. № 1433р.

п.9–12 ПОРЯДОК ПРОЕЗДА НА СЪЕМНОЙ ДРЕЗИНЕ

ПОСТАНОВКА (СНЯТИЕ) ДРЕЗИНЫ СЪЕМНОГО ТИПА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ РАЗДЕЛЬНОГО ПУНКТА ИЛИ ПЕРЕГОНА ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В СООТВЕТСТВИИ С ГЛАВАМИ II – IV ПРИЛОЖЕНИЯ № 17 К ИНСТРУКЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, СОДЕРЖАЩЕЙСЯ В ПРИЛОЖЕНИИ № 2 К ПРАВИЛАМ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ИЛИ ПОСРЕДСТВОМ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АВТОМАТИЗИРОВАННОЙ СИСТЕМЫ ДЛЯ ЗАЕЗДА (СЪЕЗДА) ДРЕЗИНЫ СЪЕМНОГО ТИПА.

ДРЕЗИНАМ СЪЕМНОГО ТИПА ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ В ПРЕДЕЛАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ БЕЗ УСТНОГО РАЗРЕШЕНИЯ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ (НА СТАНЦИЯХ С ДИСПЕТЧЕРСКИМ УПРАВЛЕНИЕМ – ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО)

СЛЕДОВАНИЕ ДРЕЗИН С ЗАНЯТИЕМ ПЕРЕГОНА РАЗРЕШАЕТСЯ ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ ПО ЗАЯВКЕ РУКОВОДИТЕЛЯ РАБОТ



ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ДРЕЗИНЫ СЪЕМНОГО ТИПА НА ПЕРЕГОН РУКОВОДИТЕЛЬ РАБОТ НЕ ВПРАВЕ ВЫЕЗЖАТЬ:

1. без средств связи, обеспечивающих возможность ведения переговоров с дежурными по железнодорожным станциям, ограничивающим данный перегон
2. не ознакомившись с расписанием движения поездов
3. не сверив свои часы с часами дежурного по железнодорожной станции (на станциях с диспетчерским управлением – диспетчера поездного)

п.9–12 ПОРЯДОК ПРОЕЗДА НА СЪЕМНОЙ ДРЕЗИНЕ

владелец инфраструктуры

ВЛАДЕЛЕЦ ИНФРАСТРУКТУРЫ С УЧЕТОМ МЕСТНЫХ ОСОБЕННОСТЕЙ, ОСНАЩЕНИЯ ИНФРАСТРУКТУРЫ И ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК ОБРАЩАЮЩИХСЯ ДРЕЗИН СЪЕМНОГО ТИПА УСТАНАВЛИВАЮТ:

1. ПОРЯДОК НАЗНАЧЕНИЯ СОПРОВОЖДАЮЩИХ РУКОВОДИТЕЛЕЙ РАБОТ И СТАРШИХ ГРУПП
2. ПОРЯДОК ИЗВЕЩЕНИЯ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПЕРЕЕЗДАМ
3. МАКСИМАЛЬНОЕ КОЛИЧЕСТВО ЛЮДЕЙ, ДОПУСКАЕМОЕ ДЛЯ ОДНОВРЕМЕННОГО ПРОЕЗДА НА СЪЕМНЫХ ДРЕЗИНАХ И ПРИЦЕПАХ
4. ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ В АВАРИЙНЫХ И НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЯХ
5. ОБЯЗАННОСТИ РАБОТНИКОВ И МЕРЫ БЕЗОПАСНОСТИ, В ТОМ ЧИСЛЕ НА УЧАСТКАХ С ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИЕЙ, А ТАКЖЕ ОБЕСПЕЧИВАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В ТОННЕЛЯХ, НА МОСТАХ, В СЛОЖНЫХ УСЛОВИЯХ ПЛАНА И ПРОФИЛЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

ПРИЛОЖЕНИЕ №19
К ИДП

ПТЭ

ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ РАБОТЫ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

п.1–4 ОБЯЗАННОСТИ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ РУКОВОДИТ НА УЧАСТКЕ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ.
НИКОМУ КРОМЕ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО НЕ ДОПУСКАЕТСЯ ДАВАТЬ ОПЕРАТИВНЫЕ УКАЗАНИЯ О ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ.
ПРИКАЗЫ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ЯВЛЯЮТСЯ ОБЯЗАТЕЛЬНЫМИ ДЛЯ ИСПОЛНЕНИЯ РАБОТНИКАМИ, СВЯЗАННЫМИ С ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ НА ДАННОМ УЧАСТКЕ.

ДНЦ

ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ОБЯЗАН:

1. обеспечивать заданные размеры движения, эффективно используя технические средства, вагонный парк, локомотивы и пропускную способность, организуя продвижение поездов, сокращение времени обработки их на железнодорожных станциях
2. контролировать работу железнодорожных станций и принимать меры к выполнению заданий по формированию и отправлению поездов в соответствии с графиком движения и планом формирования поездов
3. давать указания по движению поездов дежурным по железнодорожным станциям, а при необходимости и машинистам поездов
4. осуществлять контроль за следованием поездов по перегонам, своевременным приемом, отправлением и пропуском поездов железнодорожными станциями, особенно при обслуживании локомотивов машинистом без помощника машиниста, при нарушениях нормальной работы устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, при скрещениях и обгонах поездов
5. принимать меры для выполнения графика движения поездов, обеспечения безопасности движения поездов, исключения нарушений установленного времени непрерывной работы локомотивных бригад

ПРИ НАЛИЧИИ НА ДИСПЕТЧЕРСКОМ УЧАСТКЕ АВТОМАТИЗИРОВАННОГО РАБОЧЕГО МЕСТА, ОБЕСПЕЧИВАЮЩЕГО АВТОМАТИЧЕСКОЕ ВЕДЕНИЕ ГРАФИКА ИСПОЛНЕННОГО ДВИЖЕНИЯ, РАЗРЕШАЕТСЯ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ ВЕСТИ ГРАФИК В ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ, КОНТРОЛИРУЯ ДОСТОВЕРНОСТЬ ВЫДАВАЕМОЙ ИЛИ ПОЛУЧАЕМОЙ ИНФОРМАЦИИ.

КРОМЕ ТОГО, НА ОТДЕЛЬНЫХ УЧАСТКАХ С ИНТЕНСИВНЫМ ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ ДЛЯ ЗАПИСИ НЕОБХОДИМЫХ ДЛЯ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ДАННЫХ, КАСАЮЩИХСЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ГРУЗОВОЙ РАБОТЫ, РАЗРЕШАЕТСЯ НАЗНАЧАТЬ В ПОМОЩЬ ОПЕРАТОРОВ ИЛИ УПОЛНОМОЧЕННЫХ РАБОТНИКОВ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ

п.1–4 ОБЯЗАННОСТИ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

ДНЦ

ПОРЯДОК ВСТУПЛЕНИЯ НА ДЕЖУРСТВО ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО:

1. Ознакомление с поездным положением (подробнее выше)
2. Запись циркулярного приказа в журнал ДУ-58
3. Передача циркулярного приказа на станции своего круга
4. Получение докладов о поездном положении со станций своего круга
5. Начало диспетчерского руководства движением поездов

НА УЧАСТКАХ, НЕ ОБОРУДОВАННЫХ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЗАПИСИ ГРАФИКА ИСПОЛНЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ОБЯЗАН ПОЛУЧАТЬ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА УЧАСТКЕ, СООБЩЕНИЯ О ВРЕМЕНИ ПРИБЫТИЯ, ОТПРАВЛЕНИЯ ИЛИ ПРОСЛЕДОВАНИЯ КАЖДОГО ПОЕЗДА

ПОЛУЧАЯ ТАКИЕ СООБЩЕНИЯ, ОБРАЩАТЬ ВНИМАНИЕ НА СОБЛЮДЕНИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМИ СТАНЦИЯМИ УСТАНОВЛЕННОЙ НУМЕРАЦИИ ПОЕЗДОВ

- С ОПАСНЫМИ ГРУЗАМИ КЛАССА 1 (ВЗРЫВЧАТЫЕ МАТЕРИАЛЫ)
- НЕГАБАРИТНЫМИ ГРУЗАМИ
- ТЯЖЕЛОВЕСНЫМИ И ДЛИННОСОСТАВНЫМИ
- ПОВЫШЕННОЙ МАССЫ И ДЛИНЫ

ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ОБЯЗАН ВЕСТИ ГРАФИК ИСПОЛНЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, НА КОТОРОМ ОН ОТМЕЧАЕТ ДАННЫЕ

- О ПЕРЕДВИЖЕНИЯХ ПОЕЗДОВ, ЛОКОМОТИВОВ
- О ПОДАЧАХ, УБОРКАХ ВАГОНОВ
- О ВСЕХ НАРУШЕНИЯХ, ДОПУЩЕННЫХ В РАБОТЕ, И ИХ ПРИЧИНАХ (ГРАФИК ИСПОЛНЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ).

п.5–8 РАСПОРЯЖЕНИЯ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

ВСЕ РАСПОРЯЖЕНИЯ ПО ДВИЖЕНИЮ ПОЕЗДОВ НА УЧАСТКЕ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ПЕРЕДАЕТ УКАЗАНИЯМИ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ И РАБОТНИКАМ, СВЯЗАННЫМ С ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ РЕГИСТРАЦИИ В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ПОДЛЕЖАТ СЛЕДУЮЩИЕ УКАЗАНИЯ

1. об открытии и закрытии перегонов или отдельных железнодорожных путей перегонов (в том числе для движения электропоездов в связи со снятием напряжения)
2. о переходе с двухпутного движения на однопутное и о восстановлении двухпутного движения
3. о прекращении и восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов
4. об отправлении поездов по неправильному железнодорожному пути, не оборудованному двусторонней автоматической блокировкой, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному железнодорожному пути по сигналам локомотивных светофоров
5. об отправлении поездов с разграничением временем
6. об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами и соединенных
7. о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов на железнодорожные пути и с железнодорожных путей, не предусмотренных для этих операций локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, а в случае его отсутствия – в соответствии с локальным нормативным актом владельца железнодорожных путей необщего пользования
8. о назначении поездов, не предусмотренных графиком, и порядке их следования и об отмене поездов, за исключением пропуска по участку одиночных локомотивов, специального самоходного подвижного состава и хозяйственных поездов
9. о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации
10. о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов
11. об открытии и закрытии раздельных пунктов, действующих не круглосуточно
12. о передаче на резервное управление железнодорожных станций на участках с диспетчерской централизацией
13. о выдаче и отмене непредвиденных предупреждений
14. об изменении порядка возвращения хозяйственных поездов
15. в случаях, предусмотренных в пунктах 16 и 24 приложения № 1 к ИДП

п.5–8 РАСПОРЯЖЕНИЯ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО

В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ДОЛЖНЫ ЗАПИСЫВАТЬСЯ ТАКЖЕ ВСЕ УКАЗАНИЯ, АДРЕСОВАННЫЕ МАШИНИСТАМ ПОЕЗДОВ, А ТАКЖЕ ВСЕ УКАЗАНИЯ ДИСПЕТЧЕРОВ ПОЕЗДНЫХ СОСЕДНИХ УЧАСТКОВ, АДРЕСОВАННЫЕ ДИСПЕТЧЕРУ ПОЕЗДНОМУ ДАННОГО УЧАСТКА

РЕГИСТРИРУЕМЫЕ ДИСПЕТЧЕРСКИЕ УКАЗАНИЯ ДЕЖУРНЫЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ ИЛИ ОПЕРАТОРЫ ПРИ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ

Записывают указания в диспетчерский журнал

При наличии автоматизированного рабочего места дежурного по железнодорожной станции, делает отметку об ознакомлении с указаний в порядке, установленном локальным нормативным актом владельца инфраструктуры

ДСП/ оператор при ДСП

Записывает диспетчерское указание или делает соответствующую отметку с указанием фамилии

повторяет информацию

«Выполняйте»

ДНЦ

ВРЕМЯ ПРОВЕРКИ УКАЗАНИЯ И ФАМИЛИЯ ЛИЦА, ПРИНЯВШЕГО ЕГО, ОТМЕЧАЮТСЯ В ЖУРНАЛАХ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО И ДЕЖУРНОГО ЖУРНАЛ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

ЕСЛИ УКАЗАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ПРИНИМАЕТ И ЗАПИСЫВАЕТ ОПЕРАТОР ПРИ ДЕЖУРНОМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ТО ПОСЛЕДНИЙ ОБЯЗАН ОЗНАКОМИТЬ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ С СОДЕРЖАНИЕМ УКАЗАНИЕ ПОД ПОДПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ

УКАЗАНИЕ, АДРЕСОВАННОЕ МАШИНИСТУ ПОЕЗДА, ПЕРЕДАЕТСЯ ПОСЛЕДНЕМУ ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ ИЛИ ЧЕРЕЗ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ

ДНЦ

указание для машиниста

ДСП

машинист

ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ИЛИ ДЕЖУРНЫЙ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ДОЛЖЕН УБЕДИТЬСЯ, ЧТО ПЕРЕДАННОЕ УКАЗАНИЕ ПОНЯТ МАШИНИСТОМ ПРАВИЛЬНО. ФАМИЛИЯ МАШИНИСТА И ВРЕМЯ ПЕРЕДАЧИ УКАЗАНИЯ ОТМЕЧАЮТСЯ В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ИЛИ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ, ПЕРЕДАВШЕГО УКАЗАНИЕ.

КОГДА ДИСПЕТЧЕРСКОЕ УКАЗАНИЕ АДРЕСУЕТСЯ НЕСКОЛЬКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ПЕРЕДАЧА ТЕКСТА УКАЗАНИЯ ДЛЯ ЕГО ПРОВЕРКИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИИ ИЛИ ОПЕРАТОРОМ ПРИ ДЕЖУРНОМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПО УКАЗАНИЮ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, А НА ОСТАЛЬНЫХ СТАНЦИЯХ ДЕЖУРНЫЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИЛИ ОПЕРАТОРЫ ПРИ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ ОБЯЗАНЫ В ЭТО ВРЕМЯ ПРОВЕРЯТЬ, ПРАВИЛЬНО ЛИ ЗАПИСАНО УКАЗАНИЕ.

В СЛУЧАЕ РЕГИСТРАЦИИ УКАЗАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ОПЕРАТОРОМ ПРИ ДЕЖУРНОМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ОПЕРАТОР ОБЯЗАН ОЗНАКОМИТЬ ДЕЖУРНОГО ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ С СОДЕРЖАНИЕМ УКАЗАНИЯ ПОД ПОДПИСЬ В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ.

п.9–12 ПОРЯДОК ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА

ЗАКРЫТИЕ ОДНОПУТНОГО ПЕРЕГОНА ИЛИ ОДНОГО, ИЛИ НЕСКОЛЬКИХ ГЛАВНЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НА ДВУХПУТНОМ И МНОГОПУТНОМ ПЕРЕГОНАХ ИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ ПРОИЗВОДИТСЯ ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ НА ОСНОВАНИИ:

РАСПОРЯЖЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) В СЛУЧАЯХ ПРОИЗВОДСТВА ПРЕДУСМОТРЕННЫХ ПЛАНОМ РЕМОНТНО-ПУТЕВЫХ, СТРОИТЕЛЬНЫХ ИЛИ ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫХ РАБОТ, А ТАКЖЕ РЕМОНТНЫХ РАБОТ НА КОНТАКТНОЙ СЕТИ

ТРЕБОВАНИЯ, ПОЛУЧЕННОГО ОТ МАШИНИСТА ОСТАНОВИВШЕГОСЯ В ПУТИ ПОЕЗДА, ИЛИ ТРЕБОВАНИЯ РАБОТНИКОВ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ ПУТИ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ АВТОМАТИКИ И ТЕЛЕМЕХАНИКИ, СВЯЗИ, ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ПРИ НЕПРЕДВИДЕННОЙ НЕИСПРАВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ, СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ, УГРОЖАЮЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ПОЛУЧЕННОЕ ТРЕБОВАНИЕ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ОБЯЗАН ЗАПИСАТЬ В ЖУРНАЛ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ, УКАЗАВ ВРЕМЯ ПОСТУПЛЕНИЯ И ЛИЦО, ОТ КОТОРОГО ОНО ПОСТУПИЛО

ВСЕ ПИСЬМЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ, УВЕДОМЛЕНИЯ, ТЕЛЕГРАММЫ И ТЕЛЕФОНОГРАММЫ ДОЛЖНЫ ХРАНИТЬСЯ ВМЕСТЕ С ЖУРНАЛОМ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ

О ЗАКРЫТИИ ПЕРЕГОНА (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ) ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ПЕРЕДАЕТ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, И ПУТЕВЫМ ПОСТАМ, ЕСЛИ ОНИ ЕСТЬ НА ПЕРЕГОНЕ, ОДИН ИЗ СЛЕДУЮЩИХ УКАЗАНИЙ:

«Для производства ... (указывается вид работ) ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения, кроме хозяйственных поездов № ..., отправляемых на закрытый перегон (... путь перегона ...) по заявке руководителя работ ..... (указывается должность и фамилия)»

«Для производства восстановительных работ на ... км ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения всех поездов, кроме восстановительных».

«Для оказания помощи поезду №..., остановившемуся на ... км, ... путь перегона ... с ... ч ... минут закрывается для движения всех поездов, кроме вспомогательного локомотива, отправляемого со станции ... для вывода остановившегося поезда на станцию ...» или «для подталкивания остановившегося поезда и последующего возвращения на станцию ...»

ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ОТПРАВЛЕНИЯ ПО ОСТАЮЩЕМУСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПОЕЗДОВ В НЕПРАВИЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ (ЕСЛИ НЕТ ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ) СУЩЕСТВУЮЩИЕ СИСТЕМЫ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ЭТОМУ ПУТИ ЗАКРЫВАЮТСЯ И ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ С ПЕРЕДАЧЕЙ УКАЗАНИЯ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ

В ОБОИХ НАПРАВЛЕНИЯХ СОХРАНЯЮТСЯ СУЩЕСТВУЮЩИЕ СИСТЕМЫ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

НА ДВУХПУТНЫХ И МНОГОПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ, КОГДА ОДИН ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ ЗАКРЫТ

- по остающемуся железнодорожному пути для поездов, отправляемых в правильном направлении

ПРИ ДВУСТОРОННЕЙ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКЕ ИЛИ АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИИ

- применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов

«С ... ч ... минут по ... пути перегона ... действие блокировки закрывается и устанавливается движение поездов по телефонной связи по правилам однопутного движения»

ИДП Прил.19
Лист П2.176

п.9–12 ПОРЯДОК ЗАКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА

В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ПОЕЗДНОЙ ОБСТАНОВКИ, УКАЗАНИЕ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ПО ОСТАЮЩЕМУСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ ДОПУСКАЕТСЯ СОВМЕЩАТЬ С УКАЗАНИЕМ О ЗАКРЫТИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

ЕСЛИ ОДНА ИЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЙ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ЗАКРЫВАЕМЫЙ ПЕРЕГОН, НАХОДИТСЯ В РАСПОРЯЖЕНИИ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО СОСЕДНЕГО ДИСПЕТЧЕРСКОГО УЧАСТКА, ТО УКАЗАНИЕ О ЗАКРЫТИИ СОГЛАСОВЫВАЕТСЯ С ЭТИМ ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ И ДАЕТСЯ ЕМУ В КОПИИ

ДНЦ

ПЕРЕД ПЕРЕДАЧЕЙ УКАЗАНИЯ О ЗАКРЫТИИ ПЕРЕГОНА ИЛИ ОТДЕЛЬНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ОБЯЗАН

1. ВЫЗЫВАТЬ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, ПРЕДУПРЕДИТЬ ИХ О ПРЕДСТОЯЩЕМ ЗАКРЫТИИ
2. ПРЕДУПРЕДИТЬ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, О ПРЕДСТОЯЩЕМ ЗАКРЫТИИ
3. СООБЩИТЬ ФАМИЛИЮ И ДОЛЖНОСТЬ РУКОВОДИТЕЛЯ РАБОТ, ПОРЯДОК ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ ПО ОСТАЮЩЕМУСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ
4. СООБЩИТЬ ПОРЯДОК ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ ПО ОСТАЮЩЕМУСЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ

п.13–16 ПОРЯДОК ОТКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА

ОТКРЫТИЕ ПЕРЕГОНА ИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ПРОИЗВОДИТСЯ ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ

- ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ УСТРАНЕНИИ ВОЗНИКШИХ ПРЕПЯТСТВИЙ
- ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ОКОНЧАНИИ РАБОТ
- ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ УВЕДОМЛЕНИЯ ОБ ОСВОБОЖДЕНИИ ПЕРЕГОНА

ПОЛУЧЕННОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ОБЯЗАН ЗАПИСАТЬ В ЖУРНАЛ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ, УКАЗАВ ВРЕМЯ ЕГО ПОСТУПЛЕНИЯ, ДОЛЖНОСТЬ И ФАМИЛИЮ ЛИЦА, ОТ КОТОРОГО ОНО ПОЛУЧЕНО. ПИСЬМЕННОЕ УВЕДОМЛЕНИЕ ИЛИ ТЕЛЕФОНОГРАММА ОБ ОКОНЧАНИИ РАБОТ И ВОЗМОЖНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ДОЛЖНЫ ХРАНИТЬСЯ ВМЕСТЕ С ЖУРНАЛОМ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ

ОБ ОТКРЫТИИ ПЕРЕГОНА ИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ДАЕТ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, И ПУТЕВЫМ ПОСТАМ, ЕСЛИ ТАКИЕ НА ПЕРЕГОНЕ ИМЕЮТСЯ, ПРИКАЗ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ:

ДСП

«Приказ № ... от ... числа отменяется. Движение поездов по ... пути перегона ... с ... ч ... минут восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)»

ЕСЛИ НА ДВУХПУТНОМ ПЕРЕГОНЕ, НЕ ОБОРУДОВАННОМ УСТРОЙСТВАМИ ДЛЯ ДВУСТОРОННЕГО ДВИЖЕНИЯ ПО БЛОКИРОВКЕ ПО КАЖДОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ (В ТОМ ЧИСЛЕ ПО ПОКАЗАНИЯМ ЛОКОМОТИВНОГО СВЕТОФОРА), ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ПРИ РЕГУЛИРОВАНИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ОТПРАВЛЯЕТ ПОЕЗД ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ, ТО ПОСЛЕ ПРОВЕРКИ СВОБОДНОСТИ ЭТОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, И ПУТЕВЫМ ПОСТАМ, ЕСЛИ ТАКИЕ НА ПЕРЕГОНЕ ИМЕЮТСЯ, ДАЕТСЯ УКАЗАНИЕ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ:

«С ... ч ... минут движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... пути перегона ... прекращается. Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути по телефонной связи по правилам однопутного движения»

ПРЕЖДЕ ЧЕМ ПЕРЕДАТЬ ТАКОЕ УКАЗАНИЕ ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПАССАЖИРСКОГО ПОЕЗДА, В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ ДОЛЖНО БЫТЬ ЗАПИСАНО УКАЗАНИЕ УПОЛНОМОЧЕННОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЯ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ):

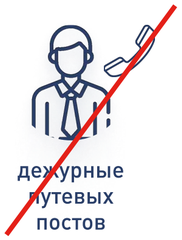
«Поезд № ... со станции ... отправьте по ... неправильному пути»

ДНЦ

УЧАСТИЕ ПУТЕВЫХ ПОСТОВ (ПРИ ИХ НАЛИЧИИ) В ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ОПРЕДЕЛЯЕТСЯ ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ

ПОЛУЧИВ ПРИКАЗ О ПРОПУСКЕ ПОЕЗДА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ, ДЕЖУРНЫЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ ОБМЕНИВАЮТСЯ ПОД КОНТРОЛЕМ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ТЕЛЕФОНОГРАММАМИ

п.13–16 ПОРЯДОК ОТКРЫТИЯ ПЕРЕГОНА



ДЕЖУРНЫЕ ПУТЕВЫХ ПОСТОВ (ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ ПОСТОВ ПРИМЫКАНИЯ НА ОДНОПУТНОМ ПЕРЕГОНЕ С ДВУХПУТНЫМИ ВСТАВКАМИ И ПРЕДУЗЛОВЫХ ПОСТОВ, А ТАКЖЕ БЛОК-ПОСТОВ) В ПЕРЕГОВОРАХ О ДВИЖЕНИИ ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ НЕ УЧАСТВУЮТ, НО ОБ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДА ОНИ УВЕДОМЛЯЮТСЯ ПО ТЕЛЕФОНУ, А ВРЕМЯ ЕГО ПРОСЛЕДОВАНИЯ ОТМЕЧАЮТ В ЖУРНАЛЕ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО НЕСКОЛЬКИХ ПОЕЗДОВ С РАЗГРАНИЧЕНИЕМ ПУТЕВЫМИ ПОСТАМИ, ДЕЖУРНЫЕ ЭТИХ ПОСТОВ СООБЩАЮТ НА СМЕЖНЫЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СТАНЦИИ О ПРОСЛЕДОВАНИИ ПОЕЗДОВ:

«Поезд № ... по ... неправильному пути проследовал в ... ч ... минут. Дежурный путевого поста».

НА ДВУХПУТНЫХ ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ УЧАСТКАХ С ОДНОСТОРОННЕЙ ПУТЕВОЙ БЛОКИРОВКОЙ, НА КОТОРЫХ ПРИМЕНЯЕТСЯ ОДНОСТОРОННЕЕ ОГРАЖДЕНИЕ СЪЕМНЫХ ПОДВИЖНЫХ ЕДИНИЦ

ДНЦ ⟷ согласование времени отправления поезда по неправильному железнодорожному пути при регулировании движения поездов ⟷ диспетчер подразделения электроснабжения

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ ПО УСТНОМУ УКАЗАНИЮ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО И ПОСЛЕ ПЕРЕКЛЮЧЕНИЯ БЛОКИРОВКИ НА СООТВЕТСТВУЮЩЕЕ НАПРАВЛЕНИЕ ДВИЖЕНИЯ НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ, ОБОРУДОВАННЫХ

ДВУСТОРОННЕЙ БЛОКИРОВКОЙ	АВТОМАТИЧЕСКОЙ ЛОКОМОТИВНОЙ СИГНАЛИЗАЦИЕЙ, ПРИМЕНЯЕМОЙ КАК САМОСТОЯТЕЛЬНАЯ СИСТЕМА ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ	УСТРОЙСТВАМИ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИМИ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ПО СИГНАЛАМ ЛОКОМОТИВНЫХ СВЕТОФОРОВ

ПО ПОЛУЧЕНИИ УВЕДОМЛЕНИЯ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ О ПРИБЫТИИ ПОЕЗДА ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ВОССТАНАВЛИВАЕТ НА ПЕРЕГОНЕ НОРМАЛЬНОЕ ДВИЖЕНИЕ ПЕРЕДАЧЕЙ УКАЗАНИЯ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ:

ДНЦ

«Указание № ... от ... числа отменяется. С ... ч ... минут по ... пути перегона ... восстанавливается движение ... (указывается четных или нечетных) поездов по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)»

п.17–19,20-22 ДЕЙСТВИЯ ДНЦ ПРИ ОСТАНОВКЕ/ НЕИСПРАВНОСТИ НА ПЕРЕГОНЕ

В СЛУЧАЕ НЕОБХОДИМОСТИ ОТПРАВЛЕНИЯ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПОЕЗДА С ОСТАНОВКОЙ НА ПЕРЕГОНЕ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННОЙ ГРАФИКОМ ДВИЖЕНИЯ (ДЛЯ ПОСАДКИ И ВЫСАДКИ ЛЮДЕЙ, ПОГРУЗКИ И ВЫГРУЗКИ ГРУЗОВ), С ПОСЛЕДУЮЩИМ ПРИБЫТИЕМ НА СМЕЖНУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ИЛИ С ВОЗВРАЩЕНИЕМ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ СТАНЦИЮ ОТПРАВЛЕНИЯ, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЕЗДНОЙ ОБСТАНОВКОЙ ДАЕТ РАЗРЕШЕНИЕ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, НА ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДА, УКАЗЫВАЯ ВРЕМЯ ОТПРАВЛЕНИЯ ПОЕЗДА И ПРОДОЛЖИТЕЛЬНОСТЬ ЗАНЯТИЯ ИМ ПЕРЕГОНА (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ ПЕРЕГОНА)

ПРИ ОТПРАВЛЕНИИ ПОЕЗДОВ С ОСТАНОВКОЙ НА ПЕРЕГОНЕ, НЕ ПРЕДУСМОТРЕННОЙ ГРАФИКОМ ДВИЖЕНИЯ, ВЫДАЮТСЯ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ

- МАШИНИСТАМ ПОЕЗДОВ
- РАБОТНИКАМ, РУКОВОДЯЩИМ ПОСАДКОЙ И ВЫСАДКОЙ ЛЮДЕЙ
- РАБОТНИКАМ, РУКОВОДЯЩИМ ПОГРУЗКОЙ И ВЫГРУЗКОЙ ГРУЗОВ

ОТПРАВЛЕНИЕ ХОЗЯЙСТВЕННЫХ ПОЕЗДОВ, СПЕЦИАЛЬНОГО САМОХОДНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЗАКРЫТЫЕ ПЕРЕГОНЫ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ) ОСУЩЕСТВЛЯЕТСЯ В ПОРЯДКЕ, ПРЕДУСМОТРЕННОМ В ПРИЛОЖЕНИИ № 9 К ИДП

ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ НА ПЕРЕГОНЕ МАШИНИСТЫ ЭТИХ ПОЕЗДОВ ВОЗОБНОВЛЯЮТ ДВИЖЕНИЕ ПО СИГНАЛАМ УКАЗАННЫХ РАБОТНИКОВ

При отправлении на перегон последующих попутных поездов

ДНЦ или ДСП → уведомляет посредством устройств технологической железнодорожной электросвязи о месте неграфиковой остановки поезда с указанием километра и пикета → машинист

ПОЛУЧИВ СООБЩЕНИЕ О НЕИСПРАВНОСТИ НА ПЕРЕГОНЕ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ПУТИ) СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ЗАПИСЫВАЕТ ЕГО В ЖУРНАЛ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ И, ПРОВЕРИВ ЧЕРЕЗ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ СВОБОДНОСТЬ ПЕРЕГОНА (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ), ПЕРЕДАЕТ УКАЗАНИЕ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ ОБ УСТАНОВЛЕНИИ ДВИЖЕНИЯ ПО ТЕЛЕФОННЫМ СРЕДСТВАМ СВЯЗИ:

ДНЦ: «Ввиду неисправности (указывается система интервального регулирования движения поездов) на перегоне (или по ... пути перегона) с ... ч ... минут движение поездов устанавливается по телефонным средствам связи по правилам ... (однопутного или двухпутного) движения»

ПРИ НАЛИЧИИ НА ПЕРЕГОНАХ ПУТЕВЫХ ПОСТОВ, ПРИКАЗ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО О ПРЕКРАЩЕНИИ ИЛИ ВОССТАНОВЛЕНИИ ДЕЙСТВИЯ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПЕРЕДАЕТСЯ ТАКЖЕ ДЕЖУРНЫМ ПУТЕВЫХ ПОСТОВ, ПРИ ЭТОМ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ОБСТАНОВКИ ПРЕКРАЩЕНИЕ ИЛИ ВОССТАНОВЛЕНИЕ ДЕЙСТВИЯ СИСТЕМЫ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПРОИЗВОДИТСЯ НА ВСЕМ МЕЖСТАНЦИОННОМ ПЕРЕГОНЕ ИЛИ ОТДЕЛЬНО НА КАЖДОМ СВОБОДНОМ МЕЖПОСТОВОМ ПЕРЕГОНЕ

п.17–19,20-22 ДЕЙСТВИЯ ДНЦ ПРИ ОСТАНОВКЕ/ НЕИСПРАВНОСТИ НА ПЕРЕГОНЕ

ПОСЛЕ ПОЛУЧЕНИЯ УВЕДОМЛЕНИЯ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ДЕЙСТВИЯ СИСТЕМ ИНТЕРВАЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ, ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ЗАПИСЫВАЕТ ЕГО В ЖУРНАЛ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ И, ПРОВЕРИВ ЧЕРЕЗ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ СВОБОДНОСТЬ ПЕРЕГОНА (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ), ДАЕТ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИМ ПЕРЕГОН, УКАЗАНИЕ СЛЕДУЮЩЕГО СОДЕРЖАНИЯ:

ДНЦ

«Приказ № ... отменяется. С ... ч ... минут движение поездов на перегоне ... (по ... пути перегона) восстанавливается по ... (указывается система интервального регулирования движения поездов)».

С указанного времени железнодорожные станции переходят на тот вид связи, который будет предусмотрен в указании диспетчера поездного.

НА ДВУХПУТНЫХ ПЕРЕГОНАХ, ОБОРУДОВАННЫХ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКОЙ ДЛЯ ДВИЖЕНИЯ В ОДНОМ НАПРАВЛЕНИИ, ПРИКАЗ О ВОССТАНОВЛЕНИИ ДЕЙСТВИЯ АВТОМАТИЧЕСКОЙ БЛОКИРОВКИ РАЗРЕШАЕТСЯ ПЕРЕДАВАТЬ ДО ОСВОБОЖДЕНИЯ ПЕРЕГОНА ОТ ПОЕЗДОВ, ОТПРАВЛЕННЫХ ПО ПРАВИЛЬНОМУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМУ ПУТИ.

ОТКРЫТИЕ ИЛИ ЗАКРЫТИЕ РАЗДЕЛЬНЫХ ПУНКТОВ ИЛИ ВСПОМОГАТЕЛЬНЫХ ПОСТОВ, РАБОТАЮЩИХ НЕ КРУГЛОСУТОЧНО, ПРОИЗВОДИТСЯ В ПОРЯДКЕ, УТВЕРЖДАЕМОМ ВЛАДЕЛЬЦЕМ ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ), И ОФОРМЛЯЕТСЯ УКАЗАНИЕ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО, ПЕРЕДАВАЕМЫМ ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ, ОГРАНИЧИВАЮЩИХ ПЕРЕГОН:

ДНЦ

«Действие поста ... км с ... ч ... минут открыто (закрыто)»

НА УЧАСТКАХ С ЭЛЕКТРИЧЕСКОЙ ТЯГОЙ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ДОЛЖЕН

- РАБОТАТЬ ВО ВЗАИМОДЕЙСТВИИ С ДИСПЕТЧЕРОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)
- ПРИНИМАТЬ МЕРЫ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ НОРМАЛЬНОЙ РАБОТЫ УСТРОЙСТВ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

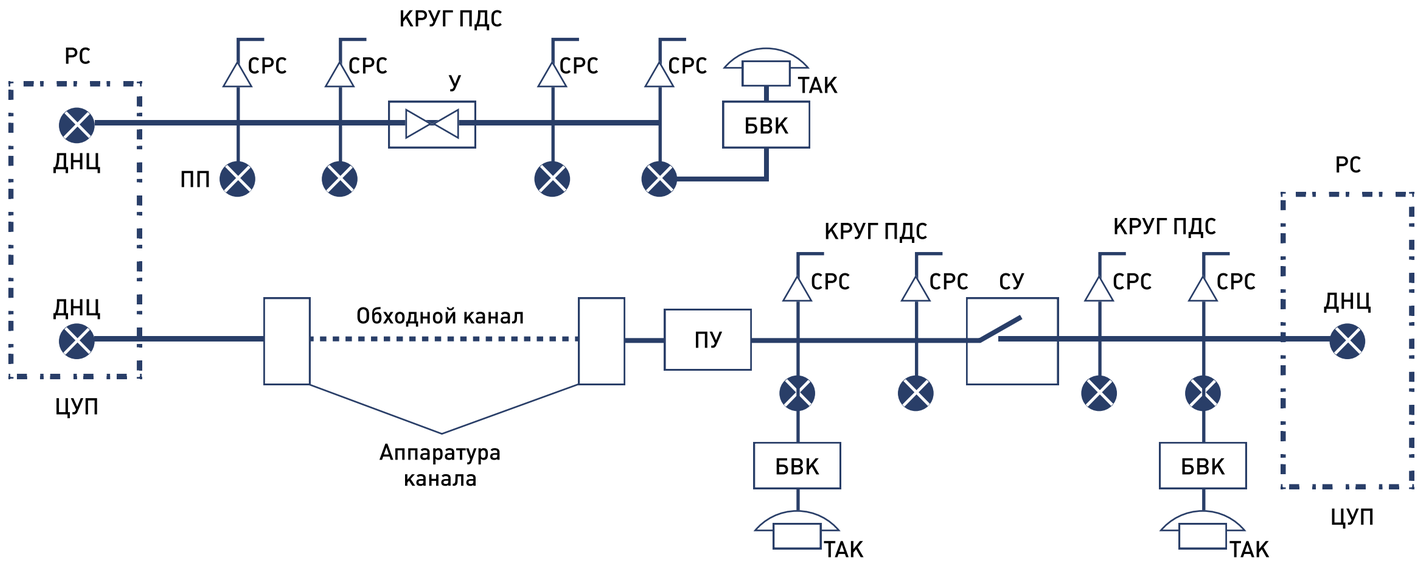
ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ СОВМЕСТНО С ДИСПЕТЧЕРОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) ОПРЕДЕЛЯЕТ ПОРЯДОК ПРОПУСКА ПОЕЗДОВ ПО УЧАСТКАМ ПРИ

- ПОВРЕЖДЕНИЯХ КОНТАКТНОЙ СЕТИ
- ОТКЛЮЧЕНИЯХ ТЯГОВЫХ ПОДСТАНЦИЙ
- СНИЖЕНИИ МОЩНОСТИ ТЯГОВЫХ ПОДСТАНЦИЙ

В ПЕРИОД ГОЛОЛЕДООБРАЗОВАНИЯ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ ПО ЗАЯВКАМ ДИСПЕТЧЕРА ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЕЙ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ) ПРЕДОСТАВЛЯЕТ ВРЕМЯ, В ТЕЧЕНИЕ КОТОРОГО ПРЕКРАЩАЕТСЯ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПО ПЕРЕГОНУ, ОТДЕЛЬНЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ПЕРЕГОНА ИЛИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ДЛЯ ПЛАВКИ В КОНТАКТНОЙ СЕТИ ГОЛОЛЕДА

п.23-24 ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ

СХЕМА ОРГАНИЗАЦИИ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ



ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ ПРОИЗВОДИТСЯ БЕЗ УЧАСТИЯ ДИСПЕТЧЕРА ПОЕЗДНОГО ДЕЖУРНЫМИ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ

О ВОССТАНОВЛЕНИИ ДЕЙСТВИЯ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ УВЕДОМЛЯЕТ ВСЕХ ДЕЖУРНЫХ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ РЕГИСТРИРУЕМЫМ УКАЗАНИЕМ.

ПРИ НЕИСПРАВНОСТИ ПОЕЗДНОЙ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ СВЯЗИ ДИСПЕТЧЕР ПОЕЗДНОЙ И ДЕЖУРНЫЕ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ СТАНЦИЯМ ДЕЛАЮТ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ ЗАПИСИ В ЖУРНАЛЕ ДИСПЕТЧЕРСКИХ РАСПОРЯЖЕНИЙ

ПОРЯДОК РАБОТЫ ДИСПЕТЧЕРОВ ПОЕЗДНЫХ, ГДЕ ШТАТ РАБОТНИКОВ, НА КОТОРЫХ ВОЗЛОЖЕНО ВЫПОЛНЕНИЕ ОПЕРАЦИЙ ПО ПРИЕМУ И ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СТАНЦИЯХ НЕ ПРЕДУСМОТРЕН, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Распоряжение ОАО «РЖД» от 1 июня 2011 г. № 1200р.

ПТЭ

ПРИЛОЖЕНИЕ №20 К ИДП

ТИПОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВЕДЕНИЮ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ

п.1–5 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ТИПОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ К ВЕДЕНИЮ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВОЙ И ПОЕЗДНОЙ РАБОТЫ (ДАЛЕЕ — ТИПОВЫЕ ТРЕБОВАНИЯ)

ПРЕДНАЗНАЧЕНЫ

ДЛЯ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА, ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, КОТОРЫХ СВЯЗАНА С ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТОЙ

УСТАНАВЛИВАЮТ

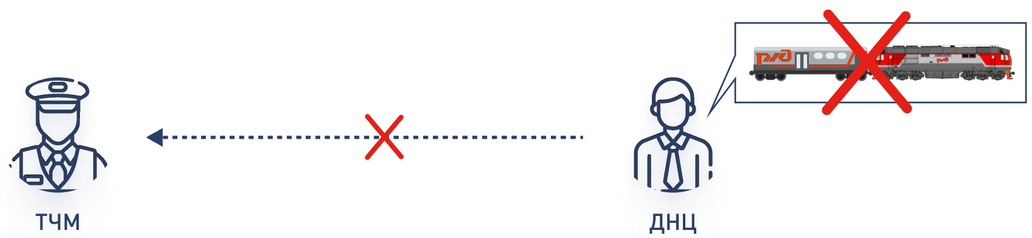
ПРИОРИТЕТНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ МАШИНИСТАМИ И РУКОВОДИТЕЛЯМИ МАНЁВРОВ ТРЕБОВАНИЙ СИГНАЛОВ НАД ВСЕМИ КОМАНДАМИ (СООБЩЕНИЯМИ И УКАЗАНИЯМИ), ЗА ИСКЛЮЧЕНИЕМ КОМАНД НА ОСТАНОВКУ В СЛУЧАЕ УГРОЗЫ ЖИЗНИ, ЗДОРОВЬЮ ЛЮДЕЙ ИЛИ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

ДЛЯ ИСКЛЮЧЕНИЯ ВОЗМОЖНОГО НЕВЕРНОГО ВОСПРИЯТИЯ ВСЕ КОМАНДЫ (УКАЗАНИЯ, СООБЩЕНИЯ) ДОЛЖНЫ НОСИТЬ АДРЕСНЫЙ ХАРАКТЕР (НОМЕР ПОЕЗДА, НОМЕР ЛОКОМОТИВА ИЛИ ЕГО ПОЗЫВНОГО, ФАМИЛИИ РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА).

ПЕРЕГОВОРЫ МЕЖДУ РАБОТНИКАМИ, ЗАДЕЙСТВОВАННЫМИ В МАНЕВРОВОЙ И ПОЕЗДНОЙ РАБОТЕ, ВЕДУТСЯ В СВОБОДНОЙ ФОРМЕ С СОБЛЮДЕНИЕМ СЛЕДУЮЩИХ ТРЕБОВАНИЙ

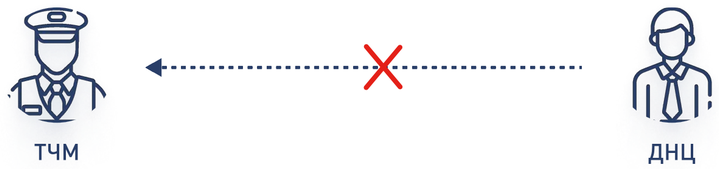
1. команды (указания, сообщения), передаваемые по радиосвязи и двусторонней парковой связи, должны быть лаконичными и понятными
2. работник, передавший указание (команду, сообщение), обязан убедиться в правильности его восприятия машинистом локомотива (руководителем маневров)
3. если машинист (руководитель маневров) не уверен в правильности восприятия сигнала (указания, сообщения, команды) он обязан выяснить обстановку до начала передвижений

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВЕСТИ ПЕРЕГОВОРЫ ПО РАДИОСВЯЗИ, НЕ СВЯЗАННЫЕ С ДВИЖЕНИЕМ ПОЕЗДОВ И ПРОИЗВОДСТВОМ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ



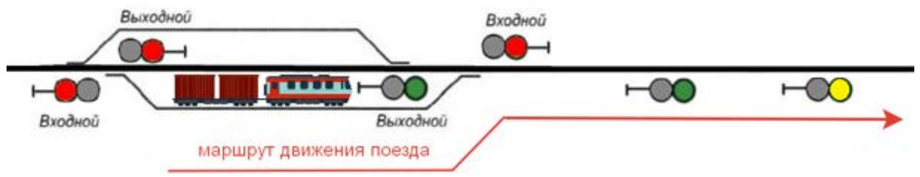
п.6–13 ВЕДЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ПЕРЕГОВОРЫ ПО РАДИОСВЯЗИ МЕЖДУ ДСП (ДНЦ-ПРИ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ) И ТЧМ НЕ ВЕДУТСЯ

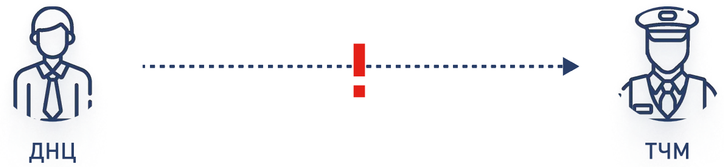


1. при безостановочном пропуске поезда по главным железнодорожным путям раздельного пункта при разрешающих показаниях светофоров (входного, маршрутного и выходного), а также исправной работе локомотивных приборов безопасности и отсутствии необходимости в передаче непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда

2. при отправлении поезда, когда имеются два (три – при четырехзначной автоматической блокировке) и более свободных блок-участков удаления, полностью приготовлен маршрут отправления, отсутствует необходимость передачи непредвиденных предупреждений по маршруту следования поезда



СЛУЧАИ, ПРИ КОТОРЫХ ДСП ОБЯЗАН ВЫЗВАТЬ МАШИНИСТА ПОЕЗДА, НАХОДЯЩЕГОСЯ НА УЧАСТКЕ ПРИБЛИЖЕНИЯ К РАЗДЕЛЬНОМУ ПУНКТУ (НА 1-ОМ ИЛИ 2-ОМ УЧАСТКЕ ПРИБЛИЖЕНИЯ В ЗАВИСИМОСТИ ОТ УСЛОВИЙ ПРИЕМА ПОЕЗДА), И ДОВЕСТИ ДО НЕГО ИНФОРМАЦИЮ О ПОРЯДКЕ СЛЕДОВАНИЯ:



1. при приеме поезда на железнодорожную станцию в случае, когда выходной (маршрутный) светофор сигнализирует запрещающее показание

2. при необходимости передачи приказа на проследование входного (маршрутного) светофора с запрещающим показанием, знака «граница станции»

3. при организации пропуска поезда по боковым железнодорожным путям, когда входной светофор не оборудован маршрутным указателем

4. при следовании поезда вариантным маршрутом

5. при приеме поезда на железнодорожный путь общего пользования, не предусмотренный локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, а на железнодорожный путь необщего пользования – владельца железнодорожного пути необщего пользования (неспециализированный железнодорожный путь), а также пассажирского поезда на боковой железнодорожный путь, когда графиком движения предусмотрен пропуск поезда без остановки по главному железнодорожному пути

п.6–13 ВЕДЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ПОРЯДОК ДОВЕДЕНИЯ ИНФОРМАЦИИ ДО МАШИНИСТОВ ПОЕЗДОВ

ДИСПЕТЧЕРОМ ПОЕЗДНЫМ ПРИ ДИСПЕТЧЕРСКОЙ ЦЕНТРАЛИЗАЦИИ

О НЕОБХОДИМОСТИ СМЕНЫ ЧАСТОТЫ (КАНАЛА) ПОЕЗДНОЙ РАДИОСВЯЗИ ПО МАРШРУТУ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА

ДЕЖУРНЫМ ПО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ В СЛУЧАЕ ПРИЁМА ПОЕЗДА НА ТУПИКОВЫЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ

Локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования)

ПОРЯДОК ПЕРЕГОВОРОВ ПЕРЕД ПРИЕМОМ, ОТПРАВЛЕНИЕМ ИЛИ ПРОСЛЕДОВАНИЕМ СТАНЦИИ ПОЕЗДОМ, ОБСЛУЖИВАЕМЫМ МАШИНИСТОМ БЕЗ ПОМОЩНИКА МАШИНИСТА

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ПЕРЕГОВОРОВ ПО РАДИОСВЯЗИ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

1. вызов абонента и установление с ним связи
2. доведение информации о порядке прибытия (отправления, следования) поезда на раздельный пункт
3. повтор машинистом поезда полученной информации и убеждение дежурным по железнодорожной станции (диспетчером поездным – при диспетчерской централизации) в правильности восприятия
4. доведение сопутствующей информации (при необходимости). В качестве сопутствующей информации допускается передавать любую информацию по усмотрению дежурного по железнодорожной станции (диспетчера поездного – при диспетчерской централизации), которая необходима машинисту для ведения поезда и связана с организацией движения и технологией работы железнодорожного транспорта

п.6–13 ВЕДЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

АЛГОРИТМ ДЕЙСТВИЙ ДСП(ДНЦ) ЕСЛИ НЕ УДАЛОСЬ УСТАНОВИТЬ СВЯЗЬ С ТЧМ ПОСЛЕ ТРЕХКРАТНОГО ВЫЗОВА ПО РАДИОСВЯЗИ

ПРИНИМАЕТ МЕРЫ К ОСТАНОВКЕ ПОЕЗДА

1 ПЕРЕКЛЮЧЕНИЕМ СВЕТОФОРА НА ЗАПРЕЩАЮЩЕЕ ПОКАЗАНИЕ БЕЗ ИЗМЕНЕНИЯ ПОЛОЖЕНИЯ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ

2 ПЕРЕДАЕТ ПО РАДИОСВЯЗИ ИНФОРМАЦИИ ОБ ИЗМЕНЕНИЯХ ПОКАЗАНИЯ СВЕТОФОРА

3 ПРИНИМАЮТСЯ МЕРЫ К ИЗОЛИРОВАНИЮ МАРШРУТА ПРИЕМА (ОТПРАВЛЕНИЯ, СЛЕДОВАНИЯ) ПОЕЗДА В СЛУЧАЕ ВОЗМОЖНОГО ПРОЕЗДА ТЧМ СВЕТОФОРА С ЗАПРЕЩАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ

НА ЭЛЕКТРИФИЦИРОВАННЫХ ЛИНИЯХ – ПЕРЕДАЧЕЙ СООБЩЕНИЯ ДИСПЕТЧЕРУ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ О НЕОБХОДИМОСТИ СНЯТИЯ НАПРЯЖЕНИЯ В КОНТАКТНОЙ СЕТИ ПО МАРШРУТУ СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА

НАПРАВЛЕНИЕМ РАБОТНИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА НАВСТРЕЧУ ПОЕЗДУ ДЛЯ ПОДАЧИ РУЧНОГО СИГНАЛА ОСТАНОВКИ

ВНИМАНИЕ ВСЕ!

В СЛУЧАЕ ВОЗНИКНОВЕНИЯ АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ СООБЩЕНИЕ В ЭФИР РАДИОСВЯЗИ ДОЛЖНО НАЧИНАТЬСЯ СЛОВАМИ: «ВНИМАНИЕ ВСЕ!» И ДАЛЕЕ СЛЕДУЕТ ТЕКСТ СООБЩЕНИЯ. ПРИ ПОЛУЧЕНИИ УКАЗАННОГО СООБЩЕНИЯ РАБОТНИКИ, НАХОДЯЩИЕСЯ В ЗОНЕ ДЕЙСТВИЯ РАДИОСВЯЗИ, ОБЯЗАНЫ ПРЕКРАТИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ, ВЫСЛУШАТЬ СООБЩЕНИЕ И ПРИНЯТЬ СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МЕРЫ.

п.14–18 ВЕДЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

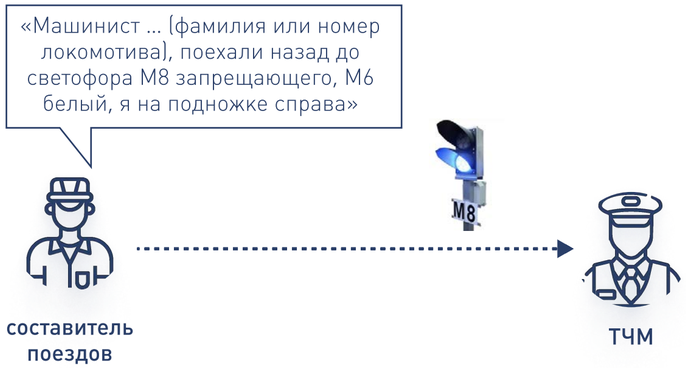
ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ ВСЕ УЧАСТНИКИ ДОЛЖНЫ СОБЛЮДАТЬ СЛЕДУЮЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ

1. **МАНЕВРОВАЯ РАБОТА ДОЛЖНА ПРОВОДИТЬСЯ В СООТВЕТСТВИИ С РАНЕЕ ДОВЕДЕННЫМ ПЛАНОМ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ (КРАТКИМ УКАЗАНИЕМ О ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ МАНЕВРОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ЗАДАНИЯ НА МАНЕВРОВУЮ РАБОТУ)**

2. **РАБОТНИК, РАСПОРЯЖАЮЩИЙСЯ МАНЕВРАМИ ДОВОДИТ ДО РУКОВОДИТЕЛЯ МАНЕВРОВ И МАШИНИСТА ПЛАН МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ. ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ МАНЕВРОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ ЛОКОМОТИВОМ ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫМ САМОХОДНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ, НЕ ОБСЛУЖИВАЕМЫМ СОСТАВИТЕЛЬСКОЙ БРИГАДОЙ (ГЛАВНЫМ КОНДУКТОРОМ), МОТОР-ВАГОННЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ ПЛАН МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ ДОВОДИТСЯ ДО МАШИНИСТА**

В ПЛАНЕ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ ОТРАЖАЕТСЯ СЛЕДУЮЩАЯ ИНФОРМАЦИЯ

- ПЕРЕЧЕНЬ РАБОТНИКОВ, КОТОРЫМ ПЕРЕДАЕТСЯ ПЛАН МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ
- ОПЕРАЦИИ, КОТОРЫЕ ТРЕБУЕТСЯ ВЫПОЛНИТЬ
- МАРШРУТ ДВИЖЕНИЯ (ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ, ЗАДЕЙСТВОВАННЫЕ В МАНЕВРОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЯХ, А ТАКЖЕ ИНФОРМАЦИЯ ОБ ИХ СВОБОДНОСТИ ИЛИ ЗАНЯТОСТИ)
- ИНФОРМАЦИЯ О РУКОВОДИТЕЛЕ МАНЕВРОВ (ДОЛЖНОСТЬ И ФАМИЛИЯ), ПО УКАЗАНИЮ КОТОРОГО БУДУТ ПРОИЗВОДИТЬСЯ МАНЕВРОВЫЕ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ



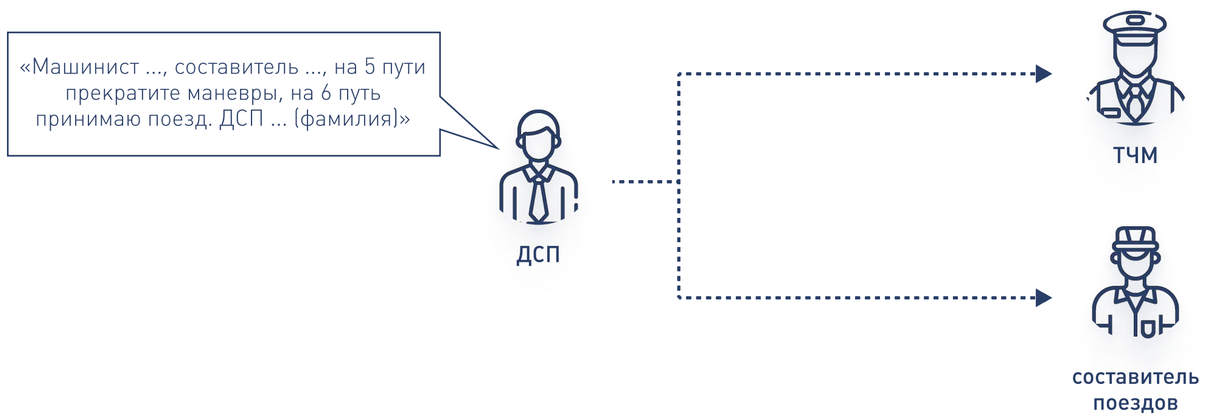
ПРИ НЕВОЗМОЖНОСТИ ПРИГОТОВЛЕНИЯ МАНЕВРОВОГО МАРШРУТА НА ВЕСЬ ПУТЬ СЛЕДОВАНИЯ (В СООТВЕТСТВИИ С ДОВЕДЕННЫМ ПЛАНОМ) РАБОТНИК, РАСПОРЯЖАЮЩИЙСЯ МАНЕВРАМИ, ОБЯЗАН УКАЗАТЬ МАШИНИСТУ ЛОКОМОТИВА (РУКОВОДИТЕЛЮ МАНЕВРОВ ПРИ ДВИЖЕНИИ ВАГОНАМИ ВПЕРЕД) ЛИТЕР СВЕТОФОРА С ЗАПРЕЩАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ, ОГРАНИЧИВАЮЩЕГО ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ПО СТАНЦИОННЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ВАГОНОВ С ЛОКОМОТИВОМ ИЛИ ЛОКОМОТИВА БЕЗ ВАГОНОВ БЕЗ ПЕРЕМЕНЫ НАПРАВЛЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

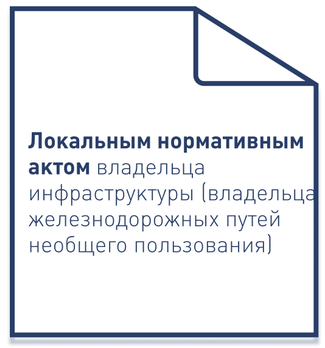
1. Порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе, установленный приказом начальника железной дороги, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

п.14–18 ВЕДЕНИЕ СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

ПРИ НЕОБХОДИМОСТИ ИЗМЕНЕНИЯ В ПРОЦЕССЕ РАБОТЫ РАНЕЕ ДОВЕДЕННОГО ПЛАНА МАНЕВРОВЫХ ПЕРЕДВИЖЕНИЙ РАБОТНИК, РАСПОРЯЖАЮЩИЙСЯ МАНЕВРАМИ, ОБЯЗАН УВЕДОМИТЬ ОБ ЭТОМ МАШИНИСТА И РУКОВОДИТЕЛЯ МАНЕВРОВ, И УБЕДИТЬСЯ В ПРАВИЛЬНОСТИ ВОСПРИЯТИЯ ИНФОРМАЦИИ



ПОРЯДОК ПРИСВОЕНИЯ ПОЗЫВНЫХ ДЛЯ ЛОКОМОТИВОВ, ПРИМЕНЯЕМЫХ В МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ, УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ЛОКАЛЬНЫМ НОРМАТИВНЫМ АКТОМ ВЛАДЕЛЬЦА ИНФРАСТРУКТУРЫ (ВЛАДЕЛЬЦА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ НЕОБЩЕГО ПОЛЬЗОВАНИЯ)



ПЕРЕД ИЗМЕНЕНИЕМ РАНЕЕ ПРИГОТОВЛЕННОГО МАРШРУТА РАБОТНИК, РАСПОРЯЖАЮЩИЙСЯ МАНЕВРАМИ, ОБЯЗАН ВЫЗВАТЬ МАШИНИСТА (РУКОВОДИТЕЛЯ МАНЕВРОВ ПРИ ДВИЖЕНИИ ВАГОНАМИ ВПЕРЕД) И ПОСЛЕ ЕГО УВЕДОМЛЕНИЯ И ПОЛУЧЕНИЯ СОГЛАСИЯ ПРИСТУПИТЬ К ИЗМЕНЕНИЮ МАРШРУТА.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок присвоения позывных для локомотивов, применяемых в маневровой работе, установленный приказом начальника железной дороги, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 9 июня 2012 г. № 1158р.

п.19–22 ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ЗАКРЕПЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПЕРЕДАВАТЬ ЧЕРЕЗ ТРЕТЬЕ ЛИЦО КОМАНДЫ МАШИНИСТУ О ВЫПОЛНЕНИИ ОПЕРАЦИЙ, СВЯЗАННЫХ С ЗАКРЕПЛЕНИЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

составитель поездов → “третье лицо” → ТЧМ

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ОБМЕНА СООБЩЕНИЯМИ И УКАЗАНИЯМИ ПРИ ЗАКРЕПЛЕНИИ СОСТАВОВ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ

1. дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи до прибытия поезда извещает работников, осуществляющих закрепление железнодорожного подвижного состава, о необходимости выхода к железнодорожному пути приема поезда

2. после прибытия поезда дежурный по железнодорожной станции передает информацию машинисту о работниках, осуществляющих закрепление состава (фамилию и должность), а также о канале радиосвязи, с применением которого будут выполняться данные операции

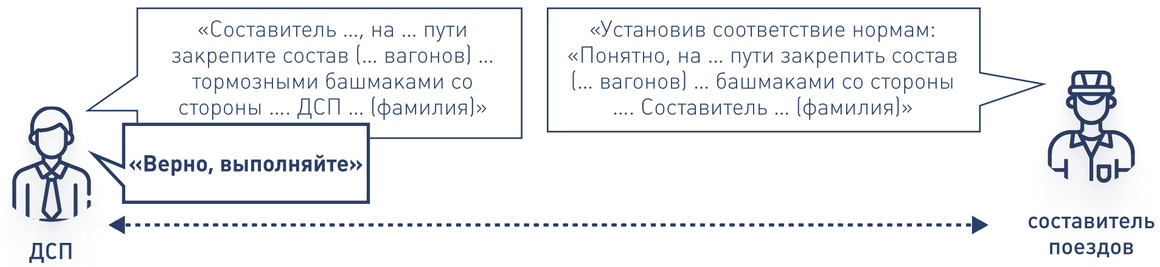
3. после установления состава поезда в требуемом месте железнодорожного пути приема дежурный по железнодорожной станции с использованием имеющихся средств связи передает работнику, осуществляющему закрепление железнодорожного подвижного состава, команду следующего содержания:

- номер пути, на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав
- количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе
- номер расчётной формулы в соответствии с приложением № 12 к ИДП, содержащейся в приложении № 2 к Правилам, применяемой для расчёта необходимого количества тормозных башмаков
- номер локомотива и фамилию ТЧМ
- необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с распределением по сторонам ж.д. подвижного состава в соответствии с нормами, установленными локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ж.д. ПНП)

4. работник, осуществляющий закрепление ж.д. подвижного состава, после получения команды и установки средств закрепления при необходимости наката обода колеса на полоз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает ТЧМ по радиосвязи команду на движение и последующую остановку

5. работник, осуществляющий закрепление ж.д. подвижного состава, после выполнения команды производит по имеющимся средствам связи доклад ДСП с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления)

6. ДСП после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с его командой и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду на отцепку локомотива от состава поезда с указанием ТЧМ количества установленных средств закрепления с каждой из сторон поезда



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок ведения на инфраструктуре ОАО «РЖД» служебных переговоров при организации движения поездов и маневровой работы, закреплении подвижного состава, а также контроля за его исполнением, утвержденный распоряжение ОАО «РЖД» от 22.03.23 № 697/р

п.19–22 ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ ПРИ ЗАКРЕПЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТЬ ОБМЕНА СООБЩЕНИЯМИ И УКАЗАНИЯМИ ПРИ ЗАКРЕПЛЕНИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПУТЯХ ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

1 работник, распоряжающийся маневровой работой, с использованием имеющихся средств связи передает руководителю маневров информацию

- номер железнодорожного пути, на котором необходимо закрепить железнодорожный подвижной состав
- количество осей в закрепляемом железнодорожном подвижном составе
- номер расчетной формулы в соответствии с приложением № 12 к Инструкции, применяемой для расчета необходимого количества тормозных башмаков
- необходимое количество тормозных башмаков (стационарных устройств закрепления) с привязкой к сторонам укладки согласно ТРА ж.д. станции (инструкции о порядке обслуживания и организации движения на ж.д. ПНП)

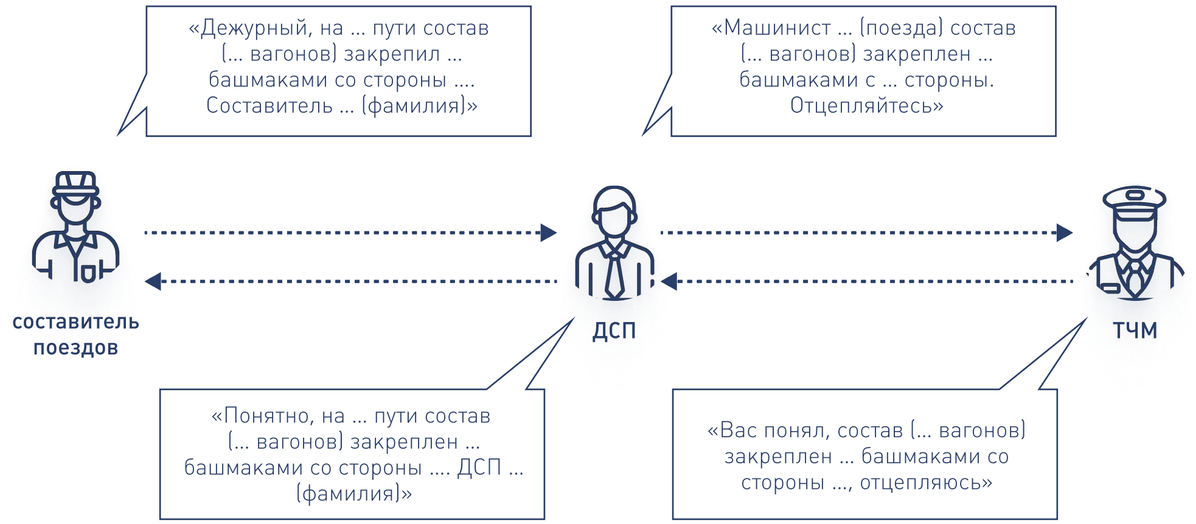
2 руководитель маневров обязан повторить данное указание, а работник, его давший, подтвердить правильность восприятия словами **«Верно, выполняйте!»**

3 руководитель маневров при необходимости передает ТЧМ команду на протягивание (осаживание) ж.д. подвижного состава до установленных мест закрепления (стеллажей с тормозными башмаками; стационарных устройств закрепления; продольного профиля пути, на котором разрешено оставление подвижного состава без локомотива)

4 после остановки ж.д. подвижного состава и установления средств закрепления, руководитель маневров при необходимости наката обода колеса на полоз тормозного башмака (стационарное устройство для закрепления) передает ТЧМ по радиосвязи команду на движение и остановку

5 руководитель маневров после закрепления ж.д. подвижного состава по имеющимся средствам связи производит доклад работнику, распоряжающемуся маневровой работой, с указанием количества и стороны укладки тормозных башмаков (установления стационарных устройств закрепления)

6 работник, распоряжающийся маневровой работой, после убеждения, что средства закрепления установлены в соответствии с командой ДСП и нормами закрепления, указанными в приложении № 12 к Инструкции, дает команду ТЧМ на отцепку локомотива от состава с указанием ТЧМ количества установленных средств закрепления с каждой из сторон



ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок ведения на инфраструктуре ОАО «РЖД» служебных переговоров при организации движения поездов и маневровой работы, закреплении подвижного состава, а также контроля за его исполнением, утвержденный распоряжение ОАО «РЖД» от 22.03.23 № 697/р

п.23–39 ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ МЕЖДУ МАШИНИСТОМ И ПОМОЩНИКОМ МАШИНИСТ

ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА МАШИНИСТ И ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ОБЯЗАНЫ ВЫПОЛНИТЬ ПЕРЕГОВОРЫ, В КОТОРЫХ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА КОНТРОЛИРУЕТ И ОБЪЯВЛЯЕТ МАШИНИСТУ

ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА С НАЧАЛЬНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПРИ РАЗРЕШАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ВЫХОДНОГО (МАРШРУТНОГО) СВЕТОФОРА ИЛИ ПОЛУЧЕННОМ РАЗРЕШЕНИИ В СООТВЕТСТВИИ С ПОЛОЖЕНИЯМИ ИНСТРУКЦИИ

1. о наличии поездных документов и бланка ДУ-61, рекомендуемый образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции
2. о включении приборов безопасности и радиостанции
3. об отпуске стояночного тормоза (при приемке на станционных железнодорожных путях
4. о наличии справки об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии (кроме мотор-вагонного подвижного состава)
5. о соответствии номера хвостового вагона в справке об обеспечении поезда тормозами и их исправном действии и натурном листе поезда (кроме мотор-вагонного подвижного состава)
6. о проведении опробования тормозов (для грузовых поездов дополнительно – о плотности тормозной магистрали поезда)
7. о давлении в тормозной и напорной магистралях
8. о показании локомотивного светофора или устройств индикации локомотива
9. о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной постановки ручки крана машиниста в первое положение
10. о показании выходного (маршрутного) светофора с железнодорожного пути отправления
11. об установленной скорости следования по маршруту отправления в км/ч
12. об отсутствии сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда и о том, что время стоянки пассажирского поезда, согласно расписанию, закончилось

ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА С ПРОМЕЖУТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ИЛИ ПОСЛЕ ОСТАНОВКИ НА ПЕРЕГОНЕ ПРИ РАЗРЕШАЮЩЕМ ПОКАЗАНИИ ПУТЕВОГО СВЕТОФОРА ИЛИ РАЗРЕШЕНИЯ, ПОЛУЧЕННОГО В СООТВЕТСТВИИ С ИНСТРУКЦИЕЙ, МАШИНИСТ И ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ОБЯЗАНЫ ВЫПОЛНИТЬ РЕГЛАМЕНТ «МИНУТА ГОТОВНОСТИ», ПРИ КОТОРОМ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА КОНТРОЛИРУЕТ И ОБЪЯВЛЯЕТ МАШИНИСТУ

ТЧМ

1. о включенном состоянии устройств безопасности и радиостанции
2. о времени стоянки от последнего опробования тормозов – для пассажирских поездов или о плотности тормозной магистрали поезда – для грузовых поездов
3. о проверке целостности тормозной магистрали пассажирского или грузового поезда путем кратковременной (не более 0,5 с) постановки ручки крана машиниста в первое положение
4. о давлении в тормозной магистрали
5. о показании путевого светофора (при его наличии)
6. о показании локомотивного светофора
7. об установленной скорости следования в км/ч

ПОМОЩНИК МАШИНИСТА МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА ОБЪЯВЛЯЕТ МАШИНИСТУ ИНФОРМАЦИЮ В СООТВЕТСТВИИ С ПОДПУНКТАМИ 5 – 7 НАСТОЯЩЕГО ПУНКТА И ПОКАЗАНИЕ СИГНАЛИЗАЦИИ ЗАКРЫТИЯ ДВЕРЕЙ ДЛЯ ПОСАДКИ (ВЫСАДКИ) ПАССАЖИРОВ.

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок ведения на инфраструктуре ОАО «РЖД» служебных переговоров при организации движения поездов и маневровой работы, закреплении подвижного состава, а также контроля за его исполнением, утвержденный распоряжение ОАО «РЖД» от 22.03.23 № 697/р

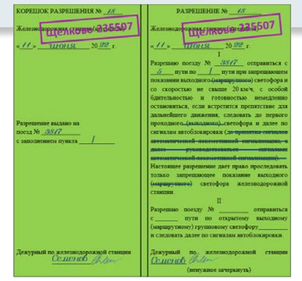
п.23–39 ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ МЕЖДУ МАШИНИСТОМ И ПОМОЩНИКОМ МАШИНИСТ

ТЧМ

МАШИНИСТ ПЕРЕД ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДА ДОЛЖЕН УБЕДИТЬСЯ

В ОТСУТСТВИИ СИГНАЛОВ ОСТАНОВКИ, ПОДАВАЕМЫХ С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ

В НАЛИЧИИ РАЗРЕШАЮЩЕГО ПОКАЗАНИЯ ВЫХОДНОГО (МАРШРУТНОГО) СВЕТОФОРА С Ж.Д. ПУТИ ОТПРАВЛЕНИЯ И СООТВЕТСТВУЮЩЕМ ЕМУ ПОКАЗАНИИ ЛОКОМОТИВНОГО СВЕТОФОРА ИЛИ В СООТВЕТСТВИИ РАЗРЕШЕНИЯ, ПОЛУЧЕННОГО В СООТВЕТСТВИИ С ИНСТРУКЦИЕЙ


КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № 66
Шелковая 325507
«11» июня 20 19 г.
Разрешение выдано на поезд № 3317
с заполнением пункта 1

РАЗРЕШЕНИЕ № 66
Шелковая 325507
«11» июня 20 19 г.
1
Разрешаю поезду № 3317 отправиться с 6 пути по 1 пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (по ~~путевым сигналам автоматической локомотивной сигнализации, с дополнительной проверкой локомотивной сигнализации~~).
Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции.
II
Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору _____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.
Дежурный по железнодорожной станции Осинов
(ненужное зачеркнуть)
Дежурный по железнодорожной станции Осинов

В ОТСУТСТВИИ ПОЕЗДА ПО МАРШРУТУ ОТПРАВЛЕНИЯ

В СЛУЧАЕ ВЫПОЛНЕНИЯ УКАЗАННЫХ УСЛОВИЙ МАШИНИСТ ПРИВОДИТ ПОЕЗД В ДВИЖЕНИЕ

ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ОБЯЗАН ДОЛОЖИТЬ МАШИНИСТУ О ПРАВИЛЬНОМ ПРИГОТОВЛЕНИИ МАРШРУТА СЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДА ПО НЕКОДИРОВАННЫМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ В ПРЕДЕЛАХ ВИДИМОСТИ

ТЧМ

«Маршрут приготовлен правильно с ... пути на ... путь»

«Вижу, маршрут приготовлен правильно»

ПРИ ПРОСЛЕДОВАНИИ СВЕТОФОРА

«Маршрутный (выходной) светофор с ... пути (называет показание светофора)»

«Вижу выходной (маршрутный) с ... пути (называет показание светофора)»

ТЧМ

ПОСЛЕ ПРОСЛЕДОВАНИЯ ПОЕЗДОМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СТАНЦИИ ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ОБЯЗАН ДОЛОЖИТЬ МАШИНИСТУ ОБ УСТАНОВЛЕННОЙ СКОРОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПО ПЕРЕГОНУ, ПЕРЕГОННОМУ ВРЕМЕНИ ХОДА, А ТАКЖЕ О НАЛИЧИИ ПОСТОЯННЫХ И ВРЕМЕННО ДЕЙСТВУЮЩИХ ОГРАНИЧЕНИЯХ СКОРОСТИ

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок ведения на инфраструктуре ОАО «РЖД» служебных переговоров при организации движения поездов и маневровой работы, закреплении подвижного состава, а также контроля за его исполнением, утвержденный распоряжение ОАО «РЖД» от 22.03.23 № 697/р

п.23–39 ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ МЕЖДУ МАШИНИСТОМ И ПОМОЩНИКОМ МАШИНИСТ

ТЧМП

ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ОБЯЗАН

1. **Докладывать** в пути следования ТЧМ о показаниях светофоров (кроме проходных светофоров при АБ, сигнализирующих зеленым огнем), показаниях локомотивного светофора (при отсутствии видимости напольного светофора), а также об изменениях показаний локомотивного светофора, сигналах остановки, подаваемых с железнодорожного пути и поезда, сигналах ограждения мест производства работ. ТЧМ, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее

2. **Обязан предупреждать** ТЧМ о приближении
   - к местам проверки действия автоматических тормозов в поезде с указанием километра, пикета и скорости начала торможения
   - к железнодорожным переездам
   - к местам действия предупреждения об ограничении скорости (на расстоянии от 1,5 до 2,0 км)

3. **Обязан осматривать** на двухпутных и многопутных участках железнодорожного пути встречный поезд и докладывать ТЧМ о результатах осмотра, а в случае обнаружения в проследовавшем поезде неисправностей или нарушений, угрожающих безопасности движения, по радиосвязи сообщить об этом ТЧМ проследовавшего поезда, ДСП или ДНЦ

4. **Обязан доложить** ТЧМ установленную скорость его проследования и величину давления в тормозной магистрали при приближении к светофору с одним желтым (немигающим) огнем или двумя желтыми (немигающими) огнями

5. **Обязан доложить** ТЧМ о показании входного светофора и установленную скорость движения по железнодорожной станции при приближении локомотива к входному светофору железнодорожной станции в пределах его видимости. ТЧМ, убедившись в правильности информации, обязан повторить ее

6. **Обязан докладывать** ТЧМ о положении каждой стрелки по маршруту следования поезда в случае приема поезда на железнодорожную станцию или отправления с железнодорожной станции при запрещающем показании светофора, погасших основных огнях светофора по одному из разрешений, установленных Инструкцией, а также при наличии белого огня на локомотивном светофоре

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок ведения на инфраструктуре ОАО «РЖД» служебных переговоров при организации движения поездов и маневровой работы, закреплении подвижного состава, а также контроля за его исполнением, утвержденный распоряжение ОАО «РЖД» от 22.03.23 № 697/р

п.23–39 ВЕДЕНИЕ РЕГЛАМЕНТА СЛУЖЕБНЫХ ПЕРЕГОВОРОВ МЕЖДУ МАШИНИСТОМ И ПОМОЩНИКОМ МАШИНИСТ

ТЧМ ТЧМП

МАШИНИСТ И ПОМОЩНИК МАШИНИСТА ОБЯЗАНЫ

1. Поочередно открывая боковые окна, или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) проверить и доложить друг другу об отсутствии (наличии) сигналов остановки, а также о состоянии поезда после приведения поезда в движение

2. Поочередно через боковые окна или с помощью зеркал заднего вида (камер видеонаблюдения) осматривать поезд и докладывать друг другу о состоянии поезда в пределах видимости при следовании поезда по кривым участкам железнодорожного пути, при приближении к искусственным сооружениям (тоннели, мосты, виадуки) и железнодорожным станциям

3. При дублировании показаний светофоров называть их назначение (проходной, предупредительный, входной, маршрутный, повторительный, выходной, маневровый), а на железнодорожных станциях и многопутных участках – также принадлежность по номеру железнодорожного пути. Там, где на светофорах имеются маршрутные указатели, их показания также повторяются друг другу.

4. При проследовании железнодорожной станции следить за правильностью приготовленного маршрута, свободностью железнодорожного пути и показанием выходного (маршрутного) светофора, обмениваться между собой информацией о маршруте следования поезда и скорости движения следующего содержания: «Выходной (маршрутный) светофор с ... пути — (называет показание светофора), скорость ... км/ч». ТЧМП при проследовании поездом железнодорожной станции обязан наблюдать за показаниями светофоров и свободностью железнодорожного пути, стоя на своем рабочем месте.

ТЧМП

ОБЯЗАН ПРИ ВСТУПЛЕНИИ ПОЕЗДА НА БЛОК-УЧАСТОК С ЗАПРЕЩАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ СВЕТОФОРА ПРИБЛИЗИТЬСЯ К РАБОЧЕМУ МЕСТУ МАШИНИСТА, ПРОВЕРИТЬ И ДОЛОЖИТЬ ТЧМ О ПОЛОЖЕНИИ КОНТРОЛЛЕРА МАШИНИСТА И РУЧЕК КРАНА МАШИНИСТА, ДАВЛЕНИИ В ТОРМОЗНОЙ И НАПОРНОЙ МАГИСТРАЛЯХ, НАПОМНИТЬ ТЧМ О НЕОБХОДИМОСТИ СНИЖЕНИЯ СКОРОСТИ. ПОСЛЕ ЭТОГО ОБЯЗАН НАБЛЮДАТЬ ЗА ПОКАЗАНИЕМ СВЕТОФОРА И СВОБОДНОСТЬЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ПУТИ. ПРИ ЭТОМ ТЧМ И ТЧМП ПРИ КАЖДОЙ ПОДАЧЕ ПРИБОРОМ БЕЗОПАСНОСТИ ЗВУКОВОГО СИГНАЛА ЛИБО ПРИ НАЛИЧИИ НА ЛОКОМОТИВЕ УСТРОЙСТВА СИСТЕМЫ АВТОМАТИЧЕСКОГО УПРАВЛЕНИЯ ТОРМОЗАМИ ЧЕРЕЗ ИНТЕРВАЛ ОТ 30 ДО 40 С ОБЯЗАНЫ ДОКЛАДЫВАТЬ ДРУГ ДРУГУ О ПРИБЛИЖЕНИИ К СВЕТОФОРУ С ЗАПРЕЩАЮЩИМ ПОКАЗАНИЕМ И ОСТАНОВИТЬ ПОЕЗД ПЕРЕД ЭТИМ СВЕТОФОРОМ. В СЛУЧАЕ НЕВЫПОЛНЕНИЯ ТЧМ УКАЗАННОГО ПОРЯДКА ДЕЙСТВИЙ ПРИ СЛЕДОВАНИИ НА ЗАПРЕЩАЮЩИЙ СИГНАЛ СВЕТОФОРА И НЕПРИНЯТИЯ ТЧМ МЕР К ОСТАНОВКЕ ПОЕЗДА ТЧМП ОБЯЗАН ОСТАНОВИТЬ ПОЕЗД

ОБЯЗАН ПО РАЗРЕШЕНИЮ ТЧМ ПРИ СЛЕДОВАНИИ ПО ЗЕЛЕНЫМ ОГНЯМ ПРОХОДНЫХ СВЕТОФОРОВ ОСМАТРИВАТЬ МАШИННОЕ (ДИЗЕЛЬНОЕ) ОТДЕЛЕНИЕ ЛОКОМОТИВА, ВАГОНЫ МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА. ПО ВОЗВРАЩЕНИИ В КАБИНУ УПРАВЛЕНИЯ ОБЯЗАН ПРОВЕРИТЬ ПОКАЗАНИЯ ПУТЕВОГО И ЛОКОМОТИВНОГО СВЕТОФОРОВ, ДОЛОЖИТЬ ТЧМ ОБ ИХ ПОКАЗАНИЯХ. ТЧМ, УБЕДИВШИСЬ В ПРАВИЛЬНОСТИ ИНФОРМАЦИИ, ОБЯЗАН ПОВТОРИТЬ ЕЕ. ПОСЛЕ ЭТОГО ТЧМП ОБЯЗАН ДОЛОЖИТЬ ТЧМ О РЕЗУЛЬТАТАХ ОСМОТРА МАШИННОГО (ДИЗЕЛЬНОГО) ОТДЕЛЕНИЯ И ВАГОНОВ МОТОР-ВАГОННОГО ПОДВИЖНОГО СОСТАВА

ЗАПРЕЩАЕТСЯ В ЦЕЛЯХ ИСКЛЮЧЕНИЯ СЛУЧАЕВ НЕВЫПОЛНЕНИЯ УКАЗАННОГО ПОРЯДКА ДЕЙСТВИЙ ПОКИДАТЬ КАБИНУ УПРАВЛЕНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПОДВИЖНЫМ СОСТАВОМ В СЛЕДУЮЩИХ СЛУЧАЯХ

- при следовании по местам уменьшения скорости, огражденным знаками «Начало опасного места», «Конец опасного места» и указанным в бланках ДУ-61, рекомендованный образец которого приведен в приложении № 27 к Инструкции
- при приближении к светофорам, показания которых требуют снижения скорости или остановки
- при горящем белом огне на локомотивном светофоре (кроме участков, не оборудованных АБ или АЛС, применяемой как самостоятельная система интервального регулирования движения поездов)
- при выключенных устройствах АЛС
- в пределах искусственных сооружений
- при проследовании ж.д. станции
- при следовании по некодированным ж.д. путям

ЛОКАЛЬНЫЕ НОРМАТИВНЫЕ АКТЫ ОАО «РЖД»:

1. Порядок ведения на инфраструктуре ОАО «РЖД» служебных переговоров при организации движения поездов и маневровой работы, закреплении подвижного состава, а также контроля за его исполнением, утвержденный распоряжение ОАО «РЖД» от 22.03.23 № 697/р