

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ

**ПРАВИЛА
технічної експлуатації залізниць
України**

(утверждены приказом МТУ № 411 от 20.12.1996 г. с
изменениями согласно приказа МТУ № 179 от
19.03.2002 г.)

СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ	3
Глава 1. Общие обязанности работников железнодорожного транспорта	3
СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА	6
Глава 2. Общие положения. Габарит	6
Глава 3. Сооружения и устройства путевого хозяйства	8
Глава 4. Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства, водоснабжения и канализации. Восстановительные средства	17
Глава 5. Сооружения и устройства станционного хозяйства	18
Глава 6. Сооружения и устройства сигнализации, связи и вычислительной техники	21
Глава 7. Сооружения и устройства электроснабжения железных дорог	36
Глава 8. Осмотр сооружений и устройств и их ремонт	39
ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ	42
Глава 9. Общие требования	42
Глава 10. Колесные пары	44
Глава 11. Тормозное оборудование и автосцепное устройство	46
Глава 12. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава	48
ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ	52
Глава 13. График движения поездов	52
Глава 14. Раздельные пункты	54
Глава 15. Организация технической работы станции	55
Глава 16. Движение поездов	71
ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УКРАИНЫ	89

ВСТУП

1. Правила технічної експлуатації залізниць України (далі - Правила) встановлюють основні положення та порядок роботи залізниць і працівників залізничного транспорту України, основні розміри, норми утримання найважливіших споруд, пристроїв та рухомого складу і вимоги, які ставляться до них, систему організації руху поїздів та принципи сигналізації.

2. Правила технічної експлуатації обов'язкові для усіх підрозділів та працівників залізничного транспорту. Виконання Правил технічної експлуатації забезпечує злагодженість усіх ланок залізничного транспорту, чітку та безперебійну роботу залізниць і безпеку руху.

Правила можуть бути змінені наказом Міністра транспорту України.

3. Питання технічної експлуатації залізниць України регулюються також Інструкцією з сигналізації на залізницях України та Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи на залізницях України.

Усі інструкції, які регулюють питання технічної експлуатації, проектування та будівництва залізниць, споруд, пристроїв і рухомого складу, мають відповідати вимогам цих Правил.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНІ ОBOB'ЯЗКИ ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

1.1. Основними обов'язками працівників залізничного транспорту є: задоволення потреб щодо перевезень пасажирів та вантажів при безумовному забезпеченні безпеки руху та збереження вантажів, що перевозяться, ефективне використання технічних засобів, дотримання вимог охорони праці і навколишнього природного середовища.

1.2. Кожний працівник, пов'язаний з рухом поїздів, несе в межах своїх обов'язків особисту відповідальність за виконання Правил технічної експлуатації, вимог охорони праці й безпеку руху.

Відповідальність за дотримання Правил працівниками залізничного транспорту покладається на керівників відповідних підрозділів.

Порушення Правил працівниками залізничного транспорту тягне за собою відповідальність згідно з чинним законодавством.

1.3. Кожний працівник залізничного транспорту зобов'язаний подавати сигнал зупинки поїзду чи маневруючому составу, а також вживати інших заходів для їх зупинки у випадках, які загрожують життю та здоров'ю людей або безпеці руху. При виявленні несправностей споруд, пристроїв чи пошкодження рухомого складу, які створюють загрозу безпеці руху або забруднення навколишнього природного середовища, працівник повинен негайно вжити заходів для огороження небезпечного місця та усунення несправності.

1.4. Працівники залізничного транспорту повинні забезпечувати безпеку пасажирів, створювати їм необхідний комфорт, культурно обслуговувати їх на вокзалах, у поїздах, бути ввічливими й люб'язними у спілкуванні з усіма особами, які користуються послугами залізничного транспорту, та одночасно вимагати від них виконання діючих на залізничному транспорті правил.

1.5. Працівники залізничного транспорту повинні утримувати у належному стані робоче місце та довірені їм технічні засоби.

Працівники, для яких встановлені форма одягу та знаки розрізнення, повинні бути одягнені по формі у відповідності з Положенням про дисципліну працівників залізничного транспорту України.

Кожний працівник залізничного транспорту зобов'язаний дотримуватись вимог стандартів і метрологічних норм та правил, правил й інструкцій з охорони праці і пожежної безпеки, встановлених для роботи, яка ним виконується.

Відповідальність за виконання цих Правил та інструкцій покладається на виконавців та керівників відповідних підрозділів.

1.6. Забороняється допускати на локомотиви, у кабіни управління моторвагонних поїздів, спеціального самохідного рухомого складу та інших рухомих одиниць, до сигналів, стрілок, апаратів, механізмів та інших пристроїв, які забезпечують безпеку руху поїздів, а також у приміщення, звідки здійснюється управління сигналами та цими пристроями, осіб, які не мають права доступу до них.

Управляти локомотивами, моторвагонними поїздами, спеціальним самохідним рухомим складом й іншими рухомими одиницями, сигналами, апаратами, механізмами й іншими пристроями, пов'язаними із забезпеченням безпеки руху поїздів, а також переводити стрілки мають право тільки уповноважені на це працівники під час виконання ними службових обов'язків.

Працівники залізничного транспорту, які проходять у встановленому порядку стажування як другі особи, можуть допускатися до управління локомотивами, моторвагонними поїздами, спеціальним самохідним рухомим складом й іншими рухомими одиницями, сигналами, стрілками, апаратами й механізмами та іншими пристроями, пов'язаними із забезпеченням безпеки руху поїздів, тільки під наглядом і під особисту відповідальність працівників, які безпосередньо обслуговують ці пристрої.

1.7. Особи, які влаштовуються на залізничний транспорт на роботу, пов'язану з рухом поїздів, повинні пройти професійне навчання, а працівники локомотивних бригад і поїзні диспетчери, крім того, професійний відбір, витримати перевірку і в майбутньому періодично перевірятися на знання:

- Правил технічної експлуатації залізниць України (ПТЕ);
- Інструкції з сигналізації на залізницях України (ИСИ);
- Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України (ІРП);
- посадових інструкцій та інших документів, які встановлюють обов'язки працівників;
- правил та інструкцій з охорони праці;
- Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту України.

Усі інші працівники повинні знати загальні обов'язки працівників залізничного транспорту, передбачені цими Правилами, Правила та інструкції з охорони праці, посадові інструкції та інші документи, які встановлюють обов'язки працівників.

Працівники залізничного транспорту, на яких у порядку ущільнення робочого дня або суміщення професій покладається виконання додаткових обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів, допускаються до цієї роботи тільки після перевірки їх знань відповідних правил та інструкцій.

Перелік посад і професій, для заняття яких працівники підлягають перевірці, передбаченій цим пунктом, обсяг знань для кожної посади (професії), порядок проведення перевірок при прийнятті на роботу та періодичних встановлюються Міністерством транспорту України.

1.8. Особи, які приймаються на залізничний транспорт на посади, пов'язані з рухом поїздів, повинні пройти медичний огляд для визначення придатності їх для виконання відповідної роботи. Надалі періодичне медичне обстеження цих працівників проводиться відповідно до порядку, встановленого Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Особи, молодші 18 років, не допускаються до заняття посад та професій, передбачених Переліком важких робіт і робіт із шкідливими і небезпечними умовами праці, на яких забороняється застосування праці неповнолітніх, затвердженим наказом Міністерства охорони здоров'я України від 31 березня 1994 року N 46, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 28 липня 1994 року за N 176/385, безпосередньо пов'язаних з рухом поїздів.

1.9. Працівники залізничного транспорту повинні оберігати довірене майно залізниці та вантажі, що перевозяться.

1.10. Не допускається виконання обов'язків працівниками залізничного транспорту, які перебувають у стані алкогольного, токсичного або наркотичного сп'яніння. Особи, виявлені у такому стані, негайно усуваються від роботи, на них накладається дисциплінарне стягнення.

СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ

РОЗДІЛ 2

ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ. ГАБАРИТ

2.1. Споруди та пристрої залізниць повинні утримуватись у справному стані.

Запобігання появі несправностей та забезпечення довгострокової служби споруд і пристроїв мають бути головними у роботі осіб, які відповідають за їх утримання.

Відповідальність за стан споруд і пристроїв несуть працівники, які безпосередньо їх обслуговують, та керівники підприємств, у розпорядженні яких знаходяться ці споруди і пристрої.

Відповідно до своїх обов'язків кожен з цих працівників на своїй ділянці повинен знати правила експлуатації та стан споруд і пристроїв, систематично перевіряти їх та забезпечувати високу якість утримання, технічного обслуговування й ремонту.

2.2. Споруди, пристрої, механізми та обладнання мають відповідати затвердженій проектній документації та технічним умовам. На основні споруди, пристрої, механізми та обладнання мають бути технічні паспорти, які містять в собі найважливіші технічні та експлуатаційні характеристики.

Споруди та пристрої залізниць мають відповідати вимогам, які забезпечували б пропуск поїздів з найбільшими встановленими швидкостями: пасажирських - 140 км/год., рефрижераторних - 120 км/год., вантажних - 90 км/год. На конкретних ділянках залізниць відповідно до переліку, затвердженого Державною адміністрацією залізничного транспорту України, встановлюються диференційовані швидкості.

Додаткові вимоги до споруд та пристроїв на ділянках, де пасажирські поїзди рухаються із швидкістю більше 140 км/год., встановлюються відповідною інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Внесення змін у конструкції споруд та пристроїв допускається тільки з дозволу тих посадових осіб, які мають право затверджувати проектну документацію на ці споруди та пристрої.

Класифікація, строки періодичних ремонтів і норми утримання основних споруд та пристроїв встановлюються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Вказівки та типові технологічні процеси з технічного обслуговування, ремонту та утримання споруд і пристроїв затверджуються відповідними управліннями Державної адміністрації залізничного транспорту України.

2.3. Заново побудовані та реконструйовані лінії, споруди, пристрої та будівлі повинні бути прийняті в постійну експлуатацію приймальними комісіями відповідно до Правил приймання в експлуатацію закінченого будівництва об'єктів залізничного транспорту та метрополітенів.

Заново побудовані та реконструйовані споруди і пристрої вводяться в дію тільки після затвердження технічної документації, яка встановлює порядок їх роботи та забезпечує

охорону праці й безпеку руку (технічно-розпорядчі акти, інструкції для роботи), і після перевірки знання вказаної документації працівниками, які обслуговують ці споруди та пристрої.

2.4. Споруди та пристрої загальної мережі залізниць України і під'їзних колій від станції примикання до території промислових та транспортних підприємств мають відповідати вимогам габариту наближення споруд С, встановленого Державним стандартом.

Споруди та пристрої, які знаходяться на території та між територіями заводів, фабрик, майстерень, депо, річкових і морських портів, шахт, вантажних районів, баз, складів, кар'єрів, лісових та торфових розробок, електростанцій та інших промислових та транспортних підприємств (у тому числі системи Державної адміністрації залізничного транспорту України), мають відповідати вимогам габариту наближення споруд Сн, встановленого Державним стандартом.

Вимоги габаритів С і Сн мають бути дотримані при проектуванні, будівництві, реконструкції залізниць, під'їзних колій, споруд та пристроїв на них, при електрифікації й будівництві других колій, а також усіх споруд і пристроїв, які експлуатуються і які раніше були приведені до зазначених габаритів.

Особливості застосування габаритів С і Сн при новому будівництві та реконструкції залізниць, споруд і пристроїв, вимоги до існуючих споруд та пристроїв, побудованих за старими нормами, які не відповідають вимогам габаритів С і Сн, порядок перевірки габаритів споруд та пристроїв і усунення негабаритних місць обумовлені "Инструкцией по применению габаритов приближения строений ГОСТ 9238-83".

При плануванні перебудови існуючих споруд та пристроїв, які не відповідають вимогам габаритів С і Сн, у першу чергу повинні враховуватись об'єкти, які не забезпечують транспортування перспективного рухомого складу габаритів Тпр і Тц, а також завантажених за зональним габаритом вантажів.

Забороняється порушувати габарити споруд та пристроїв при проведенні різних ремонтних, будівельних та інших робіт.

2.5. Відстань між осями колій на перегонах двоколійних колій на прямих ділянках має бути не менша 4100 мм.

На триколійних та чотириколійних ділянках відстань між осями другої і третьої колії на прямих ділянках має бути не менша 5000 мм.

Відстань між осями суміжних колій на станціях на прямих ділянках має бути не менша 4800 мм, на другорядних коліях і коліях вантажних районів - не менша 4500 мм. При розміщенні на станціях головних колій крайніми з дозволу начальника залізниці допускається відстань між ними 4100 мм. Відстань між осями колій, призначених для безпосереднього перевантаження вантажів з вагона у вагон, може становити 3600 мм.

Горизонтальні відстані на кривих ділянках між осями суміжних колій і між віссю колії та габаритом наближення споруд на перегонах і станціях визначаються Інструкцією із застосування габаритів наближення споруд.

2.6. Навантажений на відкритому рухомому складі вантаж (з урахуванням упаковки та закріплення) повинен розміщуватися у межах габаритів навантаження, визначених Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Вантажі, які не можуть бути розміщені на відкритому рухомому складі у межах габаритів навантаження, перевозяться згідно з порядком, встановленим Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Для перевірки правильності розміщення вантажів у межах зазначеного габариту в місцях масового навантаження (на під'їзних коліях, у морських і річкових портах) на станціях перевантаження встановлюються габаритні ворота.

Розвантажені та підготовлені до навантаження біля колії вантажі укладаються і закріплюються таким чином, щоб габарит наближення споруд не порушувався.

Вантажі (крім баласту, розвантаженого для робіт на колії) при висоті до 1200 мм мають знаходитись від зовнішньої грані головки крайньої рейки не ближче 2,0 м, а при більшій висоті - не ближче 2,5 м.

РОЗДІЛ 3

СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ КОЛІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

3.1. Усі елементи залізничної колії (земляне полотно, верхня будова та штучні споруди) за міцністю, стійкістю і станом мають забезпечувати безпечний і плавний рух поїздів із швидкостями, встановленими на даній ділянці.

3.2. Розміщення та технічне оснащення дистанцій колій, колійних машинних станцій та інших підприємств колійного господарства мають забезпечувати виконання необхідних робіт щодо утримання й ремонту залізничної колії, споруд та пристроїв для виконання заданих розмірів руху із встановленими швидкостями.

3.3. Вимоги до конструкцій споруд та пристроїв, порядок їх утримання й експлуатації, не враховані в цих Правилах, встановлюються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

План та профіль колії

3.4. Залізнична колія по відношенню до радіусів кривих, сполучення прямих та кривих, крутості ухилів має відповідати затвердженому плану й профілю ліній.

3.5. Станції, роз'їзди і обгонні пункти мають розміщуватись на горизонтальній площадці. В окремих випадках допускається розміщення їх на ухилах, що не перевищують 0,0015; у важких умовах допускається збільшення ухилу, але не більш як до 0,0025.

В особливо важких умовах на роз'їздах та обгонних пунктах поздовжнього або напівпоздовжнього типу, а з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України - й на проміжних станціях, на яких не передбачаються маневри і відчеплення локомотива чи вагонів від состава, допускаються ухили більше 0,0025 у межах станції. Допускаються також в особливо важких умовах з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України ухили більше 0,0025 при подовженні приймально-відправних колій на існуючих станціях за умови вжиття заходів проти самовільного виходу вагонів або составів (без локомотивів).

Для запобігання самовільного виходу вагонів або составів (без локомотивів) на станціях, роз'їздах і обгонних пунктах заново побудовані та реконструйовані приймально-відправні колії, на яких передбачається відчеплення локомотивів від вагонів та проведення маневрових операцій, повинні мати поздовжній профіль з протиухилами в бік обмежувальних стрілок та відповідати нормативам на його проектування.

У необхідних випадках для попередження самовільного виходу вагонів на інші колії передбачається влаштування запобіжних тупиків, охоронних стрілок, скидальних башмаків або стрілок.

В усіх випадках розміщення станцій, роз'їздів і обгонних пунктів на ухилах мають бути забезпечені умови зрушення з місця поїздів встановленої вагової норми.

3.6. Станції, роз'їзди та обгонні пункти, а також окремі парки й витяжні колії мають розташовуватись на прямих ділянках. У несприятливих умовах допускається розміщення їх на кривих радіусом не менше 1500 м. В особливо несприятливих умовах допускається зменшення радіусу кривої до 600 м, а у гірських умовах - до 500 м.

3.7. План та профіль головних та станційних колій, а також під'їзних колій, які належать залізниці, підлягають періодичній інструментальній перевірці.

Організація робіт з інструментальної перевірки плану й профілю колій, виготовлення відповідної технічної документації, а також складання масштабних та схематичних планів станцій покладається на служби колій залізниць із залученням для виконання цих робіт проектних інститутів, проектно-наукових та проектно-кошторисних груп, які мають право на виконання цих робіт.

Дистанції колій повинні мати:

- креслення й описи всіх споруд та пристроїв колійного господарства, що знаходяться в дистанції, а також відповідні стандарти та норми;

- масштабні й схематичні плани станцій, поздовжні профілі усіх головних та станційних колій, сортувальних гірок, а також під'їзних колій, де обертаються локомотиви залізниці.

Поздовжні профілі сортувальних гірок, підгіркових та витяжних колій на сортувальних, дільничних і вантажних станціях перевіряються не рідше одного разу на три роки, на решті станційних колій профіль перевіряється не рідше одного разу на 10 років. Після кожної перевірки у місячний термін дані про стан плану й профілю колії подаються службою колії начальнику служби перевезень. Поздовжній профіль головних колій на перегонах перевіряється в період проведення капітального й середнього ремонту колій. За результатами перевірок встановлюються конкретні строки виконання робіт по виправленню профілю. Ділянки, на яких виконується реконструкція колії та інші роботи, що викликають зміну плану й профілю, перевіряються виконавцями робіт після їх закінчення з поданням у дистанцію колії, а на станціях - і начальнику станції відповідної документації.

Зміна профілю й плану колії на електрифікованих ділянках проводиться за узгодженням із начальником дистанції електропостачання.

При спорудженні на території станції нових об'єктів, розширенні або перенесенні існуючих будь-яка організація, що виконує такі роботи, повинна негайно передавати начальнику дистанції колії і начальнику станції виконавчу документацію, що визначає прив'язку об'єкта до існуючого розвитку станції.

Земляне полотно, верхня будова колії та штучні споруди

3.8. Ширина земляного полотна зверху на прямих ділянках колії має відповідати верхній будові колії. На існуючих лініях до їх реконструкції допускається ширина земляного полотна не менша: на одноколійних - 5,5 м, двоколійних - 9,6 м, а в скельових та дренуючих ґрунтах - не менша: на одноколійних - 5,0 м, двоколійних - 9,1 м. Мінімальна ширина узбіччя земляного полотна зверху має бути 0,4 м з кожного боку колії.

На кривих ділянках радіусом, меншим 2000 м, земляне полотно розширюється за встановленими нормами.

Для залізничних колій, що будуються, та других колій ширина земляного полотна зверху має відповідати вимогам Державних будівельних норм і правил України.

Брівка земляного полотна у місцях розливу води має бути не менш ніж на 0,5 м вище максимальної висоти накочування хвилі при сильних вітрах.

3.9. Ширина колії на дерев'яних шпалах між внутрішніми гранями головок рейок на прямих ділянках і на кривих радіусом 650 м і більше - 1520 мм. Ширина колії на дерев'яних шпалах на більш крутих кривих повинна бути:

при радіусі від 649 м до 450 м - 1530 мм;

при радіусі від 449 м і менше - 1535 мм.

Для колії на залізобетонних шпалах ширина колії на прямих і кривих при радіусі 300 м і більше - 1520 мм.

На існуючих лініях з раніше укладеною колією допускається на прямих і кривих ділянках колії радіусом, більшим 650 м, розмір ширини колії - 1524 мм. При цьому на більш крутих кривих ширина приймається:

при радіусі від 650 м до 450 м - 1530 мм;

при радіусі від 449 м до 350 м - 1535 мм;

при радіусі від 349 м і менше - 1540 мм.

Відхилення від встановлених розмірів ширини колії, які не потребують усунення на прямих і кривих ділянках колії, не повинні перевищувати по розширенню +8 мм і по звуженню -4 мм. На ділянках, де встановлені швидкості руху 50 км/год. і менше, - по розширенню - +10 мм, а по звуженню - -4 мм.

Ширина колії більше 1548 мм і менше 1510 мм не допускається.

Порядок укладання і експлуатації безстикової колії на залізобетонних шпалах встановлюється інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

3.10. Верх головок рейок обох ниток колії на прямих ділянках має бути на одному рівні. Дозволяється на прямих ділянках колії утримувати одну рейкову нитку на 6 мм вище другої згідно з нормами, встановленими відповідно з інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Підвищення зовнішньої рейкової нитки на кривих ділянках колії в залежності від радіусу кривої та швидкостей руху по ній встановлюється наказом начальника залізниці у відповідності з інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Підвищення зовнішньої рейкової нитки не має перевищувати 150 мм. У необхідних випадках на кривих ділянках головної колії максимальне підвищення зовнішньої рейкової нитки може допускатися з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України й більше 150 мм.

Величини допустимих відхилень у рівні розміщення рейкових ниток від встановлених норм на прямих та кривих ділянках колії встановлюються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

3.11. Перелік особливо великих і важливих штучних споруд та порядок нагляду за ними, а також порядок нагляду за деформованими або тими, що знаходяться у складних інженерно-геологічних умовах, ділянками земляного полотна встановлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Мости й тунелі за переліком, затвердженим начальником залізниці, огороджуються контрольно-габаритними пристроями, обладнуються оповісною сигналізацією й загороджувальними світлофорами.

Штучні споруди мають бути оснащені протипожежними засобами, виходячи із встановлених Державною адміністрацією залізничного транспорту України норм, і в необхідних випадках мати пристосування для огляду.

Усі мости класифікуються за вантажопідйомністю на основі діючих розрахункових норм та відповідних інструкцій Державної адміністрації залізничного транспорту України.

3.12. Контроль за станом колії та споруд на залізницях мають здійснювати лабораторії дефектоскопії, мостовипробні, тунелеобстежувальні, колієобстежувальні, габаритообстежувальні, обстежувальні водолазні станції, для чого мають застосовуватися колієвимірювальні вагони й візки, вагони-дефектоскопи, дефектоскопні візки. Періодичність перевірки головних колій колієвимірювальними вагонами встановлюється окремою інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Періодичність перевірки головних колій колієвимірювальними вагонами встановлюється начальником залізниці, але не менш ніж два рази на місяць по маршруту прямування пасажирських поїздів зі швидкістю більше 60 км/год.

Норми утримання колії шириною 1435 мм, експлуатація суміщеної колії із шириною колії 1520 мм та 1435 мм устанавлюються за чинними в Україні нормами.

Рейки та стрілочні переводи

3.13. Рейки та стрілочні переводи на головних і станційних коліях за потужністю й станом мають відповідати умовам експлуатації (вантажонапруженості, осьовим навантаженням і швидкостям руху поїздів).

Норми граничного зносу рейок та стрілочних переводів встановлюються інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

3.14. Стрілочні переводи повинні мати хрестовини таких марок:

- на головних та приймально-відправних пасажирських коліях - не крутіше 1/11, а перехресні переводи й поодинокі, які є продовженням перехресних, - не крутіше 1/9; стрілочні переводи, якими пасажирські поїзди проходять тільки прямою колією переводу, можуть мати хрестовини марки 1/9. Допускається відхилення пасажирських поїздів на бокову колію стрілочними переводами марки 1/9, якщо заміна таких переводів на марку 1/11 викликає перебудову стрілочних горловин, здійснити яку на цей час неможливо;
- на приймально-відправних коліях вантажного руху - не крутіше 1/9, а симетричні - не крутіше 1/6;
- на інших коліях - не крутіше 1/8, а симетричні - не крутіше 1/4,5.

Перед вістряками усіх протишерсних стрілочних переводів на головних коліях мають укладатися відбійні бруси.

Укладення заново стрілочних переводів у головні колії на кривих ділянках не допускається.

У виняткових випадках таке укладання може проводитись тільки з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Застосування заново перехресних стрілочних переводів і глухих пересічень допускається тільки з дозволу Головного управління колії Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Централізовані стрілки в залежності від кліматичних та інших умов обладнуються пристроями механізованої очистки або сніготанення.

3.15. Забороняється експлуатувати стрілочні переводи та глухі пересічення, в яких допущена хоча б одна із перелічених несправностей:

роз'єднання стрілочних вістряків та рухомих осердь хрестовин з тягами;

відставання вістряка від рамної рейки, рухомого осердя хрестовини від вусовика на 4 мм й більше, виміряне біля вістряка й осердя тупої хрестовини проти першої тяги, біля осердя гострої хрестовини - у вістрі осердя при замкнутому положенні стрілки;

вищерблення вістряка або рухомого осердя, при якому створюється небезпека набігання гребеня, і в усіх випадках вищерблення довжиною:

на головних коліях - 200 мм і більше,

на приймально-відправних коліях - 300 мм і більше,

на інших станційних коліях - 400 мм і більше;

пониження вістряка проти рамної рейки й рухомого осердя проти вусовика на 2 мм і більше, виміряне в розрізі, де ширина головки вістряка або рухомого осердя зверху 50 мм і більше;

відстань між робочою гранню осердя хрестовини та робочою гранню головки контррейки менша 1472 мм;

відстань між робочими гранями головки контррейки й вусовика більша 1435 мм;

злам вістряка або рамної рейки;

злам хрестовини (осердя, вусовика або контррейки);

розрив контррейкового болта в одноболтовому або обох у двоболтовому вкладиші.

Відсутність закладки на нецентралізованих стрілками або якщо закладка не забезпечує щільне прилягання гостряка до рамної рейки проти першої тяги і відстань між гостряком і рамною рейкою становить 4 мм і більше.

Вертикальне та бокове зношення рамних рейок, вістряків, вусовиків та осердя хрестовин і порядок експлуатації їх при перевищенні норм граничного зносу встановлюються інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

3.16. Рейки на головних коліях мають перевірятися вагоном-дефектоскопом за графіком, затвердженим начальником служби колії.

Рейки та стрілочні переводи на головних і приймально-відправних коліях перевіряються дефектоскопними візками за графіком, затвердженим начальником дистанції колії. Порядок пропуску поїздів по рейках і елементах стрілочних переводів, які мають небезпечні дефекти (гостродефектні), до їх заміни встановлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

3.17. Укладання та зняття стрілочних переводів і глухих пересічень на станціях та перегонах виконуються за наказом начальника залізниці.

Заново укладені й перебудовані стрілочні переводи та глухі пересічення на станціях і стрілочні переводи на перегонах приймаються до експлуатації комісією, яка призначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці) і, як правило, включаються в залежність. Тимчасово не включені в залежність стрілочні переводи можуть бути прийняті комісією, але при цьому начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці) встановлюється порядок огляду, закріплення вістряків та перевірки цих стрілок.

3.18. Контрольними стрілочними замками мають бути обладнані нецентралізовані стрілки:

розміщені на коліях, по яких проводиться приймання і відправлення поїздів, а також охоронні, що ведуть:

на колії, виділені для стоянки вагонів з небезпечними вантажами класу 1 (вибухові матеріали відповідно до ГОСТ 19433-88 "Грузы опасные. Классификация и маркировка");

на колії, призначені для стоянки відбудовних та пожежних поїздів;

у запобіжні й уловлюючі тупики;

на колії, виділені для відстою вагонів-дефектоскопів, колієвимірювальних вагонів, колійних машин.

Стрілки й рухомі осердя хрестовин (крім розміщених на гіркових та сортувальних коліях), у тому числі централізовані та ті, що мають контрольні замки, мають бути обладнані пристосуваннями для можливості замикання їх навісними замками. Ці пристосування мають забезпечувати щільне прилягання вістряка до рамної рейки, рухомого осердя хрестовини до вусовика.

3.19. Нецентралізовані стрілки мають бути обладнані стрілочними покажчиками, які освітлюються або не освітлюються, що вказується в технічно-розпорядчому акті станції.

Стрілки, які включені до електричної централізації, та стрілки підгіркових горловин сортувальних парків покажчиками не обладнуються.

3.20. Ремонт та поточне утримання стрілочних переводів та глухих пересічень, встановлення, ремонт та утримання стрілочних покажчиків, скидних вістряків, башмакоскидувачів, поворотних брусів, шарнірно-колінчастих замикачів виконуються дистанцією колії. Ремонт та технічне обслуговування розташованих на цих пристроях засобів СЦБ проводиться дистанцією сигналізації і зв'язку.

Пересічення, переїзди й примикання залізниць

3.21. Пересічення залізничних колій іншими залізничними коліями, трамвайними, тролейбусними лініями, автомобільними дорогами та міськими вулицями мають здійснюватися у відповідності з вимогами Державних будівельних норм України та відповідних правил й інструкцій Міністерства транспорту України.

Відкриття на діючих переїздах трамвайного й тролейбусного руху не допускається. Відкриття на діючих переїздах автобусного руху допускається в кожному окремому випадку з дозволу начальника залізниці і узгодження з ДАІ.

Місця пересічення залізничних колій автомобільними дорогами на одному рівні і проїзд під штучними спорудами встановлюються начальником залізниці.

3.22. Проїзд транспортних засобів та самохідних машин, а також прогін худоби через залізничні колії у невстановлених місцях забороняється. Контроль за виконанням цих вимог покладається на працівників дистанції колії, а на станціях, крім того, - і на працівників станцій.

3.23. Переїзди в залежності від інтенсивності руху залізничного й автомобільного транспорту поділяються на чотири категорії. Встановлення категорійності, порядок утримання і обслуговування переїздів визначаються відповідною інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Усі переїзди I й II категорій, які розміщені на ділянках, обладнаних поздовжніми лініями електропостачання, або ті, що мають поблизу інші постійні джерела електропостачання, повинні мати електричне освітлення, а в необхідних випадках обладнуватись прожекторними установками для огляду поїздів, що проходять.

Безперебійне електропостачання й зовнішнє освітлення переїздів забезпечується дистанціями електропостачання.

3.24. Переїзди підрозділяються на регульовані й нерегульовані. В окремих випадках для забезпечення технологічного процесу роботи підприємств у межах роздільних пунктів можуть улаштовуватися технологічні проїзди.

До регульованих належать переїзди, обладнані пристроями переїзної сигналізації, яка сповіщає водіїв транспортних засобів про підхід поїзда до переїзду, або ті, що обслуговуються черговим працівником.

Переїзди, які не обладнані пристроями переїзної сигналізації й не обслуговуються черговим працівником, належать до нерегульованих.

Переїзди, які обслуговуються черговим працівником, повинні мати радіозв'язок з машиністами поїзних локомотивів, моторвагонного рухомого складу і спеціального самохідного рухомого складу, прямий телефонний зв'язок з найближчою станцією чи постом, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - з поїзним диспетчером.

Справне утримання й робота переїзної сигналізації, автоматичних шлагбаумів, телефонного і радіозв'язку забезпечується дистанціями сигналізації і зв'язку, а брусів автоматичних шлагбаумів - дистанціями колії.

3.25. Переїзди повинні мати типовий настил та під'їзди, огорожені стовпчиками або перилами. При підходах до переїздів мають бути попереджувальні знаки: з боку підходу поїздів - сигнальний знак "С" про подання свистка, а з боку автомобільної дороги - знаки, передбачені інструкцією у відповідності з Правилами дорожнього руху. Перед переїздом, який не обслуговується черговим працівником, з незадовільною видимістю з боку підходу поїздів має встановлюватись додатковий сигнальний знак "С". Порядок встановлення сигнальних знаків "С" визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

3.26. Рух по переїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів з вантажем або без вантажу, тихохідних машин та автопоїздів допускається в кожному окремому випадку тільки з дозволу начальника дистанції колії й проводиться під наглядом дорожнього майстра або бригадира колії, а на електрифікованих ділянках при висоті вантажу, що перевозиться, більше 4,5 м - і в присутності представника дистанції електропостачання.

3.27. Черговий переїзду повинен забезпечувати безпеку руху поїздів і транспортних засобів на переїзді, своєчасно відкривати й закривати шлагбаум та подавати встановлені сигнали, наглядати за станом поїздів, що проїжджають, у порядку, визначеному Міністерством транспорту України.

У разі виявлення несправності, яка загрожує безпеці руху, він зобов'язаний вжити заходів для зупинки поїзда, а якщо відсутній сигнал, що означає хвіст поїзда, доповісти про це черговому по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзному диспетчеру.

3.28. Пересічення залізниць лініями електропередачі й зв'язку, нафтогазопродуктопроводами, водопровадами й іншими наземними й підземними пристроями можуть бути допущені тільки з дозволу начальника залізниці. На таких пересіченнях мають бути передбачені спеціальні запобіжні пристрої або вжиті заходи, що забезпечують безпеку й безперебійність руху поїздів. Проекти таких пристроїв обов'язково погоджуються начальником залізниці.

3.29. Примикання колій, що заново будуються, та під'їзних колій до головних колій на перегонах може бути допущене у виняткових випадках з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Тимчасове укладання та зняття стрілочних переводів на перегонах у зв'язку з будівництвом других колій, проведенням робіт з реконструкції й капітального ремонту споруд та пристроїв, будівництвом нових роздільних пунктів тощо здійснюється у кожному окремому випадку з дозволу начальника залізниці.

3.30. Пересічення колій в одному рівні, а також примикання колій, під'їзних і з'єднуючих колій до головних колій на перегонах і станціях повинні мати запобіжні тупики або охоронні стрілки.

Примикання під'їзних та з'єднуючих колій до приймально-відправних й інших станційних колій для запобігання мимовільного виходу рухомого складу на станцію або перегін повинні мати запобіжні тупики, охоронні стрілки, скидальні башмаки або стрілки.

Корисна довжина запобіжних тупиків має бути не меншою 50 м.

На перегонах, що мають затяжні спуски, а також на станціях, що обмежують такі перегони, при необхідності будуються уловлюючі тупики за проектами, затвердженими Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Розвідні мости мають бути огорожені з обох боків запобіжними тупиками, скидальними башмаками або стрілками.

3.31. Стрілочні переводи, які укладаються на перегонах двоколійних колій, мають бути пошерсними для поїздів, які рухаються правильною колією.

У виняткових випадках при важких підходах примикаючих колій з дозволу начальника залізниці може допускатися укладання протишерсних стрілочних переводів.

3.32. Спорудження сплетінь головних та приймально-відправних колій з утворенням три- або чотириниткової колії може допускатися тільки з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Сплетіння на інших станційних коліях встановлюються з дозволу начальника залізниці.

Колійні та сигнальні знаки

3.33. Біля головних колій встановлюються сигнальні й колійні знаки. Біля стрілочних переводів та в інших місцях з'єднання колій встановлюються граничні стовпчики. Для позначення меж залізничної смуги відведення, а також для позначення на поверхні землі схованих споруд земляного полотна встановлюються особливі знаки.

Сигнальні знаки встановлюються з правого боку у напрямку руху, а колійні - з правого боку за рахунком кілометрів на відстані не менше 3100 мм від осі крайньої колії.

У виїмках (крім скельових) та на виходах з них (на довжині 100 м) колійні знаки мають встановлюватись на відстані не менше 5700 мм від осі крайньої колії. На електрифікованих ділянках сигнальні та колійні знаки можуть встановлюватись на опорах контактної мережі,

крім тих опор, на яких встановлені світлофорні головки, комплектні трансформаторні підстанції, роз'єднувачі й розрядники контактної мережі.

Граничні стовпчики встановлюються посередині між коліями в тому місці, де відстань між осями колій, що сходяться, складає 4100 мм. На існуючих станційних коліях, на яких не обертається рухомий склад, побудований згідно з габаритом Т, дозволяється зберігати відстань 3810 мм. На перевантажувальних коліях із звуженим міжколійям граничні стовпчики встановлюються в тому місці, де ширина міжколійя досягає 3600 мм.

На кривих ділянках колії ці відстані мають бути збільшені у відповідності з нормами, встановленими Інструкцією із застосування габаритів наближення споруд.

Сигнальні колійні й особливі знаки мають бути затвердженого Державною адміністрацією залізничного транспорту України типу.

РОЗДІЛ 4

СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ ЛОКОМОТИВНОГО І ВАГОННОГО ГОСПОДАРСТВ, СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ ДЛЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТУ СПЕЦІАЛЬНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ, ВОДОПОСТАЧАННЯ І КАНАЛІЗАЦІЇ. ВІДБУДОВНІ ЗАСОБИ

4.1. Розміщення і технічне оснащення локомотивних депо, пунктів технічного обслуговування локомотивів, майстерень, екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв локомотивного господарства мають забезпечувати встановлені розміри руху поїздів, ефективне використання локомотивів, якісний ремонт та технічне обслуговування, раціональне використання матеріальних ресурсів і безпечні умови праці.

Розміщення і технічне оснащення депо для спеціального рухомого складу, пунктів технічного обслуговування, майстерень, екіпірувальних пристроїв та інших споруд і пристроїв повинні забезпечувати якісний ремонт і технічне обслуговування спеціального рухомого складу, раціональне використання матеріальних ресурсів, безпечні умови праці, ефективне використання спеціального рухомого складу.

4.2. Розміщення і технічне оснащення вагонних депо і діляниць, пунктів технічного обслуговування вагонів, промивно-пропарювальних станцій, контрольних пунктів технічного обслуговування вагонів, пунктів підготовки вагонів до перевезень, пунктів передачі вагонів й інших споруд та пристроїв вагонного господарства мають забезпечувати встановлені розміри руху поїздів, якісний ремонт і технічне обслуговування, раціональне використання матеріальних ресурсів, безпечні умови праці.

Ремонтно-екіпірувальні депо і пасажирські технічні станції повинні мати необхідне технологічне устаткування для якісної підготовки пасажирських вагонів у рейс.

4.3. Пристрої водопостачання і водообробки мають забезпечувати безперебійне постачання водою належної якості та в необхідній кількості локомотивів, поїздів, станцій і підприємств залізничного транспорту, а також задовольняти інші господарчі, протипожежні й питні потреби.

Каналізаційні споруди мають забезпечувати очищення стічних вод залізничних підприємств та селищ у відповідності з санітарними нормами.

4.4. У пунктах, встановлених начальником залізниці, мають бути в постійній готовності:

відбудовні поїзди для поновлення нормального руху і ліквідації наслідків зіткнень і сходу з рейок рухомого складу, спеціальні автотриси, дрезини і автомобілі для відбудови колії і пристроїв електропостачання, вагони й автомобілі ремонтно-відбудовних летючок зв'язку, аварійно-польової команди;

пожежні поїзди і пожежні команди для запобігання і гасіння пожеж.

Забороняється займати рухомим складом колії постійної стоянки відбудовних і пожежних поїздів, спеціальних автотрис та дрезин, призначених для ведення відбудовних робіт.

РОЗДІЛ 5

СПОРУДИ І ПРИСТРОЇ СТАНЦІЙНОГО ГОСПОДАРСТВА

5.1. Колійний розвиток і технічне оснащення станцій мають забезпечувати встановлені розміри руху поїздів, виконання норм часу на операції, які пов'язані з прийманням і відправленням поїздів, навантаженням і розвантаженням вантажів і багажу, обробкою составів та вагонів, ефективним використанням технічних засобів, безпекою руху поїздів і безпекою умов праці.

Будівлі, платформи та інші споруди і пристрої для обслуговування пасажирів повинні мати архітектурно-художній вигляд, а їх утримання має забезпечувати зручне й безпечне виконання операцій, пов'язаних з перевезенням пасажирів. Для проходу на пасажирські платформи у необхідних випадках мають бути пішохідні тунелі або мости.

При збереженні переходів на одному рівні на станціях вони обладнуються пішохідними настилами, покажчиками й попереджувальними написами, а при необхідності - автоматичною сигналізацією.

Пасажирські станції обладнуються автоматизованою системою резервування місць та продажу квитків, системою квитководрукувальних машин і автоматів, камерами схову самообслуговування, автоматичними покажчиками відправлення поїздів, довідковими пристроями.

Пасажирські пункти зупинки на перегонах повинні мати пасажирські платформи з навісами або павільйонами, а в залежності від кількості пасажирів, що обслуговуються, - квиткові каси.

Вантажні і холодильні пристрої мають забезпечувати охорону вантажів та зручне виконання вантажних операцій.

5.2. У службових спорудах та приміщеннях, призначених для працівників, пов'язаних з рухом поїздів (чергових по станціях, маневрових диспетчерів, працівників дистанції сигналізації і зв'язку тощо), мають бути забезпечені необхідні умови для роботи.

У службових приміщеннях чергових по станціях дозволяється встановлювати прилади управління і контролю, в тому числі апаратуру автоматизованого робочого місця, що безпосередньо відноситься до роботи чергового по станції, а також пульти централізованого управління освітленням та дистанційного управління секційними роз'єднувачами і стійками телемеханіки. Розміщення іншого обладнання й апаратури допускається у виключних випадках з дозволу начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці).

Приміщення для працівників, які обслуговують пасажирів, вантажовідправників та вантажоодержувачів, повинні мати зручний доступ для швидкого виконання операцій. Приміщення, призначені для обслуговування пасажирів, категорично забороняється займати для інших потреб.

5.3. Пасажирські і вантажні платформи, розміщені на лініях із змішаним рухом пасажирських та вантажних поїздів, на прямих ділянках мають відповідати таким нормам висоти і відстані від осі колії:

1100 мм - від рівня верху головок рейок для високих платформ;

200 мм - від рівня верху головок рейок для низьких платформ;

1920 мм - від осі колії для високих платформ;

1745 мм - від осі колії для низьких платформ.

На кривих ділянках ці відстані визначаються за нормами, встановленими Інструкцією із застосування габаритів наближення споруд.

У процесі експлуатації допускаються зміни вказаних розмірів у таких інтервалах: по висоті до 20 мм - у бік збільшення й до 50 мм - у бік зменшення; по відстані від осі колії до 30 мм - у бік збільшення й до 25 мм - у бік зменшення.

Висота пасажирських та вантажних платформ, більша за встановлену величину, і відстань від осі колії, менша встановленого розміру, допускаються Інструкцією із застосування габаритів наближення споруд в залежності від призначення колій, біля яких вони розміщені, від типу рухомого складу, що обертається, і швидкості руху.

Високі платформи, що заново будуються й перебудовуються, на станціях та перегонах повинні мати конструкцію, що дозволяє проводити машинізований ремонт колії й механізоване прибирання платформ, а на станціях, крім того, двосторонній огляд і ремонт ходових частин вагонів та локомотивів.

При ремонті колії й платформ забороняється змінювати встановлені відстані від рівня верху головки рейки до верху пасажирських і вантажних платформ, а також від осі колії до краю платформ.

5.4. Станційні пости, з яких безпосередньо здійснюється управління стрілками й сигналами, мають розміщуватися так, щоб було добре видно відповідні стрілки і колії.

Виняток може бути допущений для постів електричної централізації (крім гіркових постів) в залежності від місцевих умов станцій.

5.5. Приміщення станційних постів централізації і стрілочних постів повинні мати необхідні сигнальні прилади, інвентар, інструменти і матеріали за нормами, встановленими начальником залізниці. Стрілочні пости, крім того, обладнуються зовнішніми викликаючими пристроями телефонного зв'язку.

5.6. Сортувальні гірки мають бути обладнані світлофорною сигналізацією, радіозв'язком та пристроями двобічного паркового зв'язку для переговорів і передачі машиністам гіркових локомотивів, бригадам складачів поїздів та іншим працівникам необхідних вказівок.

Сортувальні гірки в залежності від обсягу роботи обладнуються пристроями механізації і автоматизації розпуску вагонів, гірковою централізацією стрілок, гірковою автоматичною локомотивною сигналізацією і пристроями для передачі й пересилання необхідних документів. Усі стрілки, включені до гіркової централізації, мають бути обладнані пристроями механізованої очистки або сніготанення.

На станціях з автоматизованими і механізованими гірками повинні бути майстерні і механізовані площадки для технічного обслуговування і ремонту гіркового обладнання.

5.7. Усі сортувальні станції, а також пасажирські, дільничні і вантажні станції в залежності від обсягу роботи мають бути обладнані диспетчерським внутрішньостанційним зв'язком, маневровим та іншими видами станційного радіозв'язку й пристроями двобічного паркового зв'язку для передачі вказівок щодо маневрових переміщень, а також для переговорів маневрових диспетчерів, чергових по станціях, складачів поїздів, машиністів маневрових локомотивів, працівників станційних технологічних центрів, пунктів технічного обслуговування, пунктів комерційного огляду, вантажних районів та контейнерних площадок і бригад спеціального самохідного рухомого складу, з питань організації маневрової роботи, технічного обслуговування й ремонту вагонів у поїздах.

Сортувальні, дільничні й вантажні станції в залежності від обсягу роботи, крім того, обладнуються автоматизованими системами управління, засобами зв'язку з інформаційно-обчислювальною мережею залізниці, пристроями для приймання й транспортування перевізних документів і централізованого огороження поїздів, що підлягають огляду і ремонту, а вокзали станцій - пристроями зв'язку для інформації пасажирів.

5.8. На станціях мають освітлюватись споруди для обслуговування пасажирів, колії і парки приймання і відправлення поїздів, виконання навантажувально-розвантажувальної й маневрової роботи, екіпірування, технічного обслуговування і ремонту рухомого складу, території вантажних районів, контейнерні площадки, сортувальні платформи, вагонні ваги, а також місця, де працівники зустрічають поїзди, стрілочні переводи, а при необхідності й інші колії і пункти. Освітлення має відповідати нормам, встановленим Державною адміністрацією залізничного транспорту України, і забезпечувати безпеку руху поїздів та маневрових переміщень, безпеку пасажирів при посадці у вагони і висадці з вагонів, безпечну роботу обслуговуючого персоналу і охорону вантажів.

На проміжних станціях з невеликим обсягом вантажної роботи мають бути пристрої посекаційного вимкнення зовнішнього освітлення навантажувально-розвантажувальних та інших станційних колій в той час, коли вантажна й маневрова робота на цих коліях не проводиться.

На пасажирських пунктах зупинки мають освітлюватись місця посадки пасажирів у вагони та висадки із вагонів і приміщення для пасажирів.

Зовнішнє освітлення не повинно впливати на чітку видимість сигнальних вогнів і перешкоджати веденню поїзда локомотивною бригадою.

РОЗДІЛ 6

СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ СИГНАЛІЗАЦІЇ, ЗВ'ЯЗКУ І ОБЧИСЛЮВАЛЬНОЇ ТЕХНІКИ

Сигнали

6.1. Сигнали служать для забезпечення безпеки руху, а також для чіткої організації руху поїздів і маневрової роботи.

Сигнал є наказом і підлягає безумовному виконанню. Працівники залізничного транспорту повинні використовувати усі можливі засоби для виконання вимог сигналу.

Проїзд заборонного показання світлофора забороняється.

Згаслі сигнальні вогні світлофорів (крім попереджувальних на ділянках, які не обладнані автоматичним блокуванням, загороджувальних та повторювальних), незрозуміле їх показання, а також незрозуміла подача сигналів іншими сигнальними приладами вимагають зупинки.

У виняткових, передбачених як особливі, випадках проїзд закритого (з незрозумілим показанням або згаслого) світлофора допускається відповідно до порядку, визначеного цими Правилами й Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

6.2. У сигналізації, що забезпечує рух поїздів, застосовуються такі основні сигнальні кольори:

зелений, що дозволяє рух із встановленою швидкістю;

жовтий, що дозволяє рух і вимагає зменшення швидкості;

червоний, що вимагає зупинки.

У сигналізації при маневровій роботі застосовуються, крім того, такі кольори:

місячно-білий, що дозволяє маневри;

синій, що забороняє маневри.

Забороняється розміщення декоративних полотнищ, плакатів та вогнів червоного, жовтого й зеленого кольорів, що перешкоджають сприйманню сигналів і спотворюють сигнальні показання.

6.3. На залізничному транспорті застосовуються тільки сигнали, затверджені Міністром транспорту України.

Типи сигнальних приладів, що застосовуються, мають бути затверджені Державною адміністрацією залізничного транспорту України. Колір сигнального скла та лінз має відповідати затвердженим стандартам.

На мережі залізниць, як постійні сигнальні прилади, застосовуються світлофори.

На ділянках, де тимчасово до заміни на світлофори зберігаються семафори, порядок їх застосування визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

6.4. Червоні, жовті і зелені сигнальні вогні світлофорів вхідних, попереджувальних, прохідних, загороджувальних та прикриття на прямих ділянках колії мають вдень і вночі чітко розрізнятися з кабіни управління локомотива поїзда, що наближається, на відстані не меншій ніж 1000 м.

На кривих ділянках колії показання цих світлофорів, а також сигнальних смуг на світлофорах мають чітко розрізнятися на відстані не меншій ніж 400 м. У дуже пересіченій місцевості (гори, глибокі виїмки) допускається видимість перелічених сигналів на відстані меншій 400 м, але не меншій ніж 200 м.

Показання вихідних та маршрутних світлофорів головних колій мають чітко розрізнятися на відстані не меншій 400 м, вихідних і маршрутних світлофорів бокових колій, а також запрошувальних сигналів і маневрових світлофорів - на відстані не меншій ніж 200 м.

6.5. Перед усіма вхідними й прохідними світлофорами та світлофорами прикриття мають встановлюватися попереджувальні світлофори. На ділянках, обладнаних автоблокуванням, кожний прохідний світлофор є попереджувальним по відношенню до наступного світлофора.

На ділянках, де автоматична локомотивна сигналізація застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв'язку, попереджувальні світлофори перед вхідними світлофорами можуть не встановлюватися.

На лініях, обладнаних автоблокуванням з тризначною сигналізацією, відстань між суміжними світлофорами має бути не меншою ніж гальмова путь, що визначається для даного місця за повного службового гальмування та максимальної швидкості, що реалізується, але не більша як 120 км/год. для пасажирських поїздів і 80 км/год. - для вантажних поїздів і, крім того, має бути не меншою ніж гальмова путь за екстреного гальмування з урахуванням відстані, яку проходить поїзд за час, необхідний для дії пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації й автостоупу на гальмову систему поїзда. При цьому на ділянках, де видимість сигналів менша 400 м, а також на заново обладнаних лініях з автоблокуванням, зазначена відстань, крім того, має бути не меншою 1000 м.

На лініях, які раніше були обладнані автоблокуванням з тризначною сигналізацією, окремі світлофори можуть бути залишені з дозволу начальника залізниці на відстані, що менша за необхідну гальмову путь. На такому світлофорі, а також на попереджувальному до нього мають встановлюватися світлові покажчики. На станціях світлові покажчики застосовуються, коли відстань між суміжними світлофорами (вхідним, маршрутним, вихідним) головної колії менша за необхідну гальмову путь.

Лінії з особливо інтенсивним рухом приміських поїздів, де необхідно мати блок-ділянки, коротші мінімальної довжини, встановленої для тризначної сигналізації, обладнуються автоблокуванням з чотиризначною сигналізацією.

На лініях, що обладнані автоблокуванням з тризначною сигналізацією, на яких здійснюється рух пасажирських поїздів із швидкістю більше 120 км/год. або вантажних поїздів із швидкістю більше 80 км/год., рух їх із встановленою максимальною швидкістю дозволяється при зеленому вогні локомотивного світлофора, якщо забезпечується зупинка поїзда перед

колійним світлофором із забороняючим показанням, за умови застосування службового гальмування після зміни зеленого вогню локомотивного світлофора на жовтий.

На ділянках з напівавтоматичним блокуванням відстань між вхідним, маршрутним, вихідним світлофорами має бути не менше гальмової путі, визначеної для даного місця за повного службового гальмування й швидкості, що максимально реалізується, а при наявності колійних пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації ця відстань, крім того, має бути не меншою гальмової путі при екстреному гальмуванні з урахуванням відстані, яку проходить поїзд за час, необхідний для дії пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації й автостоупу на гальмову систему поїзда.

На ділянках, не обладнаних автоблокуванням, попереджувальні світлофори встановлюються від основних світлофорів на відстані, не меншій за гальмову путь, визначену для даного місця за екстреного гальмування і швидкості, що максимально реалізується, а при наявності на ділянках наближення колійних пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації - на відстані, не меншій гальмової путі за екстреного гальмування з врахуванням відстані, яку проходить поїзд за час, необхідний для впливу пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації і автостоупу на гальмову систему поїзда при швидкості, що максимально реалізується.

На ділянках, де автоматична локомотивна сигналізація застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв'язку, довжина двох суміжних блок-ділянок має бути не меншою гальмової путі, визначеної для даного місця за екстреного гальмування з врахуванням відстані, що проходить поїзд за час, необхідний для впливу пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації і автостоупу на гальмову систему при швидкості, що максимально реалізується.

6.6. Світлофори встановлюються з правого боку в напрямку руху або над віссю колії, яка огорожена ними. Загороджувальні світлофори і попереджувальні до них, що встановлюються на перегонах перед переїздами для поїздів, що рухаються неправильною колією, можуть розміщуватися з лівого боку у напрямку руху.

Світлофори встановлюються так, щоб сигнали, які вони подають, не можна було сприймати з поїзда за сигнали, які належать до суміжних колій.

Якщо габарити для встановлення світлофорів з правого боку відсутні, то з дозволу начальника залізниці допускається розміщувати їх з лівого боку:

вхідні й попереджувальні до них світлофори, які встановлюються для приймання на станцію поїздів, що прямують неправильною колією, а також підштовхуючих локомотивів та господарчих поїздів, які повертаються з перегону неправильною колією;

вхідні і прохідні світлофори на двоколійних і багатоколійних перегонах, обладнаних автоблокуванням для двостороннього руху по кожній колії;

вхідні і прохідні світлофори, що встановлюються тимчасово на період будівництва другої колії.

З дозволу начальника залізниці на окремих станціях допускається встановлення з лівого боку гіркових світлофорів, а також маневрових з витяжних і тупикових колій, де це зумовлюється технологією маневрової роботи.

6.7. Світлофори застосовуються, як правило, з сигнальними вогнями, що нормально світяться.

На лініях з автоблокуванням допускається на прохідних світлофорах застосування сигнальних вогнів, що нормально не світяться, а засвічуються при в'їзді поїздів на блок-ділянку перед ними.

6.8. За умови несправностей пристроїв управління світлофори мають автоматично приймати забороняюче показання, а попереджувальні світлофори - показання, що відповідають забороняючому показанню зв'язаних з ними основних світлофорів.

6.9. На ділянках, обладнаних автоблокуванням, нормальним показанням прохідних світлофорів є дозволяюче, а вхідних, маршрутних та вихідних - забороняюче.

На ділянках залізниць, де вхідні, маршрутні і вихідні світлофори можуть переводитися на автоматичну дію для безупинного проходження поїздів по станції, дозволяюче показання є нормальним при переведенні їх на автоматичну дію.

На ділянках, не обладнаних автоблокуванням, нормальним показанням вхідних, вихідних, прохідних і маршрутних світлофорів є забороняюче.

Нормальне показання світлофорів прикриття встановлюється начальником залізниці.

6.10. Вхідні світлофори повинні бути встановлені від першого вхідного стрілочного перевалу на відстані не ближче 50 м, рахуючи від вістряка протишерсного або граничного стовпчика пошерсного стрілочного перевалу.

Вхідні світлофори, раніше встановлені на відстані менше 50 м, але не ближче 15 м від стрілочного перевалу, можуть не переставлятися.

На електрифікованих ділянках вхідні світлофори, а також сигнальні знаки "Межа станції" мають встановлюватися перед повітряними проміжками (з боку перегону), що відділяють контактну мережу перегону від контактної мережі станцій.

6.11. Вихідні світлофори мають встановлюватися для кожної відправної колії попереду місця, призначеного для стоянки локомотива поїзда, що відправляється.

На станціях при відправленні поїздів з колій, що не мають достатньої довжини, коли голова поїзда перебуває за вихідним світлофором, дозволяється на зворотному боці його встановлювати повторювальну головку світлофора. Перелік станцій, на яких необхідно встановлювати повторювальну головку на вихідних світлофорах, та порядок застосування сигналів у таких випадках визначаються начальником залізниці.

Допускається встановлення групових вихідних та маршрутних світлофорів для групи колій, крім тих, по яких здійснюється безупинний пропуск поїздів. Групові вихідні та маршрутні світлофори доповнюються маршрутними покажчиками з зазначенням номера колії, з якої дозволяється відправлення поїзда.

6.12. Прохідні світлофори автоматичного блокування встановлюються на межах між блок-ділянками, а прохідні світлофори напівавтоматичного блокування - на межах міжпостових перегонів.

На ділянках, де автоматична локомотивна сигналізація застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв'язку, на межах блок-ділянок встановлюються сигнальні знаки "Межа блок-ділянки".

На двоколійних перегонах за умови руху неправильною колією за сигналами локомотивного світлофора межею блок-ділянки є світлофор автоблокування, встановлений для руху правильною колією.

6.13. На станціях стрілки, що належать до маршрутів приймання та відправлення поїздів, мають бути взаємозалежними з вхідними, вихідними й маршрутними світлофорами.

6.14. Стрілки відгалужень від головної колії на перегонах при наявності пристроїв колійного блокування або електрожезлової системи зв'язуються з цими пристроями таким чином, щоб відкриття найближчого прохідного або вихідного світлофора чи вилучення жезла було можливим тільки при нормальному положенні стрілки по головній колії.

6.15. Пересічення на одному рівні та сплетіння колій, а також розвідні мости мають огорожуватися світлофорами прикриття, встановленими з обох боків на відстані не ближче 50 м відповідно від граничних стовпчиків чи початку мосту.

У місцях пересічення в одному рівні та у сплетіннях колій світлофори прикриття повинні мати такий взаємозв'язок, при якому відкриття одного з них було б можливе тільки при забороняючих показаннях світлофорів ворожих маршрутів.

На розвідних мостах відкриття світлофорів прикриття можливе тільки в разі наведеного положення мосту.

6.16. На станціях, розміщених на ділянках з автоматичним або напівавтоматичним блокуванням, де передбачається безупинний пропуск поїздів по головних та приймально-відправних коліях, на вхідних і маршрутних світлофорах має застосовуватися сигналізація безупинного пропускання поїздів цими коліями.

6.17. Схеми розміщення світлофорів, а також таблиці взаємозалежності положення стрілок та сигнальних показань світлофорів у маршрутах на станціях затверджуються начальником залізниці.

6.18. Місця розміщення постійних сигналів визначаються комісією, призначеною начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Колійне автоматичне та напівавтоматичне блокування

6.19. Перегони, як правило, мають бути обладнані колійним блокуванням, а на окремих ділянках - автоматичною локомотивною сигналізацією, що застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв'язку, при якій рух поїздів на перегоні в обох напрямках здійснюється за сигналами локомотивних світлофорів.

6.20. Пристрої автоматичного та напівавтоматичного блокування мають не допускати відкриття вихідного або прохідного світлофора до звільнення рухомим складом огорожувальної ними блок-ділянки (міжстанційного або міжпостового перегону), а також самовільного закриття світлофора в результаті переходу з основного на резервне електропостачання або навпаки.

6.21. На одноколійних перегонах, обладнаних автоматичним або напівавтоматичним блокуванням, після відкриття на станції вихідного світлофора має бути виключена можливість відкриття сусідньою станцією вихідних та прохідних світлофорів для відправлення поїздів на цей же перегін у протилежному напрямку.

Така ж взаємозалежність сигналів має бути на двоколійних та багатокілійних перегонах, обладнаних автоматичним та напівавтоматичним блокуванням для двостороннього руху по кожній колії.

На обладнаних автоблокуванням одноколійних ділянках з двоколійними вставками, а також на двоколійних та багатокілійних перегонах вантажонапружених ділянок, де рух за показаннями світлофорів автоблокування здійснюється в одному напрямку, можуть передбачатися пристрої, що дозволяють у протилежному напрямку (по неправильній колії) забезпечувати рух за сигналами локомотивних світлофорів. Ці пристрої, залежно від застосованих технічних рішень, діють постійно або включаються на період виконання ремонтних, будівельних та відбудовних робіт.

6.22. При автоматичному блокуванні усі світлофори мають автоматично приймати забороняючі показання при вході поїзда на огорожені ними блок-ділянки, а також в разі порушення цілісності рейкових електричних кіл цих ділянок.

6.23. На станціях, розміщених на ділянках, обладнаних колійним блокуванням, ці пристрої повинні мати ключі-жезли для господарчих поїздів, а на станціях ділянок з напівавтоматичним блокуванням, де застосовується підштовхування поїздів з повертанням підштовхуючого локомотива, - ключі-жезли і для них.

На одноколійних ділянках, обладнаних автоматичним блокуванням, а також на двоколійних перегонах з двостороннім автоблокуванням кожної колії, на станціях, де виконується маневрова робота з виходом маневруючого состава за межі станції, пристрої автоматичного блокування при необхідності доповнюються зв'язаними з ними маневровими світлофорами.

6.24. На станціях, розміщених на лініях, обладнаних автоматичним і напівавтоматичним блокуванням, мають бути пристрої, що:

не допускають відкриття вхідного світлофора при маршруті, встановленому на зайняту колію;

забезпечують на апараті управління контроль зайнятості колій та стрілок.

Відсутність зазначених пристроїв для окремих станцій допускається тільки з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України.

При напівавтоматичному блокуванні на станціях можуть бути пристрої, що дозволяють:

виключення контролю вільності стрілочних ізольованих ділянок у маршруті відправлення через їх несправність;

повторне відкриття вихідного світлофора, що закрится, якщо поїзд фактично його не пройшов.

6.25. Автоматичне блокування має доповнюватися автоматичною локомотивною сигналізацією та пристроями диспетчерського контролю, а напівавтоматичне блокування

доповнюється автоматичною локомотивною сигналізацією на ділянках наближення і головних коліях станцій з електричною централізацією.

6.26. Пристрої диспетчерського контролю за рухом поїздів на ділянках, обладнаних автоблокуванням, мають забезпечувати контроль встановленого напрямку руху, зайнятості блок-ділянок, головних та приймально-відправних колій на проміжних станціях, показань вхідних та вихідних світлофорів.

Електрична централізація стрілок та сигналів

6.27. Пристрої електричної централізації стрілок та сигналів повинні забезпечувати:

взаємне замикання стрілок та світлофорів;

контроль розрізу стрілки з одночасним закриттям світлофора, що огорожує даний маршрут;

контроль положення стрілок і зайнятості колій та стрілочних секцій на апараті управління;

можливість маршрутного та роздільного управління стрілками і світлофорами, проведення маневрових переміщень за показаннями маневрових світлофорів, а при необхідності передачу стрілок на місцеве управління.

6.28. Пристрої електричної централізації стрілок і сигналів не повинні допускати:

відкриття вхідного світлофора при маршруті, встановленому на зайняту колію;

переведення стрілки під рухомим складом;

відкриття світлофорів, що відповідають даному маршруту, якщо стрілки не поставлені в належне положення;

переведення стрілки, що входить до маршруту, або відкриття світлофора ворожого маршруту при відкритому світлофорі, що огорожує встановлений маршрут.

6.29. Приводи і замки централізованих стрілок мають:

забезпечувати при крайніх положеннях стрілок щільне прилягання притиснутого вістряка до рамної рейки й рухомого осердя хрестовини до вусовика;

не допускати замикання вістряків стрілки або рухомого осердя хрестовини при зазорі між притиснутим вістряком і рамною рейкою або рухомим осердям та вусовиком 4 мм й більше;

відводити другий вістряк від рамної рейки на відстань не менше 125 мм.

Диспетчерська централізація

6.30. Пристрої диспетчерської централізації мають забезпечувати:

управління з одного пункту стрілками і сигналами ряду станцій та перегонів;

контроль на апараті управління за положенням і зайнятістю стрілок, перегонів, колій на станціях та прилеглих до них блок-ділянок, а також повторення показань вхідних, маршрутних і вихідних світлофорів;

можливість передачі станцій на резервне управління стрілками і сигналами з приймання, відправлення поїздів і виконання маневрів або передачі стрілок на місцеве управління для проведення маневрів;

виконання вимог, поставлених до електричної централізації, автоматичного блокування й автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв'язку.

Нові системи диспетчерської централізації мають забезпечувати можливість зміни напрямку руху поїзним диспетчером при хибній зайнятості блок-ділянок та автоматичний запис графіка виконаного руху поїздів.

Автоматична локомотивна сигналізація та автостопа

6.31. При автоматичній локомотивній сигналізації локомотивні світлофори мають давати показання, що відповідають показанням колійних світлофорів, до яких наближається поїзд.

За умови руху тільки за показанням локомотивних світлофорів ці світлофори мають давати показання в залежності від зайнятості або вільності блок-ділянок, що лежать попереду.

Локомотивні світлофори встановлюються у кабінах управління локомотива, моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу і подають сигнальні показання безпосередньо машиністові та його помічникові або водію дрезини та його помічникові. Установлення локомотивних світлофорів у кабінах спеціального самохідного рухомого складу виконується відповідно до планів, затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Автоматична локомотивна сигналізація повинна доповнюватися автостопом з пристроями перевірки пильності машиніста й контролю швидкості руху поїзда.

На станціях, розміщених на ділянках, які обладнані автоблокуванням або автоматичною локомотивною сигналізацією, що застосовується як самостійний засіб сигналізації і зв'язку, головні колії, колії приймання й відправлення пасажирських поїздів, а також приймально-відправні колії для безупинного пропускання поїздів, мають бути обладнані колійними пристроями автоматичної локомотивної сигналізації.

Відсутність колійних пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації для окремих станцій допускається тільки з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України.

При напівавтоматичному блокуванні колійними пристроями автоматичної локомотивної сигналізації обладнуються ділянки наближення й головні колії станцій з електричною централізацією.

6.32. Автостопа мають забезпечувати автоматичну зупинку поїзда перед закритим світлофором.

Ключова залежність стрілок та сигналів

6.33. Пристрої ключової залежності мають забезпечувати взаємне замикання стрілок та сигналів за допомогою контрольних замків.

6.34. Стрілочні контрольні замки мають допускати:

виймання ключа тільки при замкненій стрілці;

замикання стрілки тільки у положенні, яке вказане на вийнятому з замка ключі за умови щільного прилягання вістряка до рамної рейки;

неможливість замикання стрілки при зазорі між притиснутим вістряком рамною рейкою 4 мм і більше.

Забороняється застосування стрілочних контрольних замків однієї і тієї ж серії у межах однієї станції, а на великих станціях - у межах одного стрілочного району й суміжних з ним стрілочних постів інших районів.

Станційне блокування

6.35. Станційне блокування має забезпечувати:

контроль з боку чергового по станції за правильністю приготування постами маршрутів приймання та відправлення поїздів і внутрішньостанційних маршрутів;

взаємне замикання стрілок і сигналів, що управляються з різних постів.

Пристрої механізації й автоматизації сортувальних гірок

6.36. Пристрої механізації і автоматизації сортувальних гірок мають забезпечувати безперервне та безперебійне й безпечне розформування і формування составів з розрахунковою (проектною) швидкістю розпуску, при цьому потужність гальмових засобів на кожній гальмовій позиції має дозволяти реалізацію цієї швидкості і забезпечувати безпеку сортування вагонів.

На механізованих сортувальних гірках стрілочні переводи, якими рухаються вагони на сортувальні колії, мають бути включені в гіркову електричну або гіркову автоматичну централізацію.

Гіркова централізація має забезпечувати:

індивідуальне управління стрілками;

електричне замикання всіх пошерсних стрілок, по яких здійснюється розпуск состава, а також охоронних, що виключають можливість виходу рухомого складу в зону розпуску;

контроль положення стрілок і зайнятості стрілочних секцій на пульті управління.

Гіркова централізація не повинна допускати переведення стрілки під рухомим складом.

Гіркова автоматична централізація, крім того, має забезпечувати:

автоматичне управління стрілками розподільної зони сортувальної гірки у процесі скочування відчепів у програмному або маршрутному режимах роботи;

автоматичне повернення стрілки у положення, що контролюється, до вступу відчепу на ізолювану стрілочну секцію в разі виникнення в момент переведення перешкоди між вістряком та рамною рейкою;

можливість переходу у процесі розпуску на індивідуальне управління стрілками.

Пристрої автоматизованих сортувальних гірок, крім виконання вимог, що ставляться до механізованих гірок з гірковою автоматичною централізацією, мають забезпечувати:

управління і контроль за насуванням і розпуском составів;

автоматичне регулювання швидкості скочування відчепів;

контроль результатів розпуску составів;

обмін інформацією з інформаційно-плануючою системою сортувальної станції.

Автоматична переїзна сигналізація і автоматичні шлагбауми

6.37. Автоматична переїзна сигналізація має починати подачу сигналу зупинки в бік автомобільної дороги, а автоматичні шлагбауми - приймати закриті положення за час, необхідний для завчасного вивільнення переїзду транспортними засобами до підходу поїзда до переїзду.

Автоматична переїзна сигналізація повинна продовжувати діяти, а автоматичні шлагбауми мають залишатися в закритому положенні до повного звільнення переїзду поїздом.

Автоматичні системи сповіщення про наближення поїзда

6.38. Перегони з автоблокуванням та станції з електричною централізацією стрілок мають обладнуватися автоматичною системою сповіщення працівників, які виконують роботи на коліях, про наближення поїзда відповідно до планів, затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Пристрої автоматичного виявлення перегрітих буск

6.39. Пристрої автоматичного виявлення перегрітих буск у поїздах, які проходять, мають забезпечувати:

передавання машиністові локомотива і черговому по станції, до якої наближається поїзд, інформації про наявність у поїзді перегрітої букси;

реєстрацію переданої інформації на спеціальній стрічці.

Порядок розміщення, експлуатації і технічного обслуговування зазначених пристроїв визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Пристрої колійного загородження

6.40. Пристрої колійного загородження (скидальні башмаки або стрілки) у загороджувальному положенні не повинні допускати виходу поїзда чи рухомого складу з колій, на яких вони встановлені.

Ці пристрої мають обладнуватися показчиками колійного загородження.

Зв'язок

6.41. На всіх ділянках має бути поїзний диспетчерський, поїзний міжстанційний, постанційний, лінійно-колійний, стрілочний зв'язок.

На ділянках, обладнаних автоблокуванням, диспетчерською централізацією, та на всіх електрифікованих ділянках має бути енергодиспетчерський і перегінний зв'язок.

Ділянки з кабельними лініями зв'язку повинні мати службовий зв'язок електромеханіків СЦБ і зв'язку.

Окрім того, на залізницях мають бути магістральний, дорожній, квитково-диспетчерський, інформаційно-обчислювальний, місцевий та інші види телефонного і телеграфного зв'язку для керування рухом поїздів, продажем квитків і роботою дільничних підрозділів.

6.42. Усі ділянки повинні бути обладнані поїзним радіозв'язком.

Поїзний радіозв'язок повинен забезпечувати надійний двосторонній зв'язок машиністів поїзних локомотивів, спеціального самохідного рухомого складу: з поїзним диспетчером у межах всієї диспетчерської ділянки; з черговими по станціях, що обмежують перегін; з машиністами зустрічних та тих, що йдуть позаду, локомотивів, моторвагонних поїздів, спеціального самохідного рухомого складу, що знаходяться на одному перегоні; з черговими по переїздах та депо; з керівниками ремонтних робіт і сигналістами; зі стрілками воєнізованої охорони в поїздах та на об'єктах; з помічником машиніста при виході його з кабіни; з начальником (механіком-бригадиром) пасажирського поїзда.

При збільшенні довжини перегонів понад 15 км внаслідок закриття станцій або відміни чергування черговими по станціях, надалі до введення нових систем поїзного радіозв'язку, дозволяється забезпечувати радіозв'язок машиністів поїзних локомотивів, моторвагонних поїздів та спеціального самохідного рухомого складу при проходженні по перегону з черговим найближчої станції при умові стійкого радіозв'язку з поїзним диспетчером. Порядок взаємодії при цьому машиністів, поїзного диспетчера і чергових по станціях, що забезпечують безпеку руху поїздів, та перелік таких перегонів устанавлюється начальником залізниці.

Нові системи поїзного радіозв'язку, що впроваджуються на ділянках залізниць з інтенсивним рухом поїздів та диспетчерською централізацією, повинні забезпечувати надійний двосторонній зв'язок перелічених у цьому пункті працівників, незалежно від довжини перегонів.

Технічні нормативи і правила користування поїзним радіозв'язком устанавлює Державна адміністрація залізничного транспорту України. Порядок, що забезпечує безпеку руху при несправності поїзного радіозв'язку встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України. Обладнання поїзним радіозв'язком спеціального самохідного рухомого складу виконується відповідно до планів, затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

6.43. На станціях залежно від технологічної потреби мають застосовуватися: станційний радіозв'язок, пристрої двостороннього паркового зв'язку і зв'язок для інформації пасажирів.

Станційний радіозв'язок має забезпечувати двосторонній радіозв'язок у мережах: маневрового і гіркового радіозв'язку, радіозв'язку станційних технологічних центрів, пунктів технічного обслуговування вагонів і локомотивів, радіозв'язку пунктів комерційного огляду вагонів, контейнерних майданчиків, бригад з обслуговування і ремонту технічних засобів (СЦБ, зв'язку, колії, контактної мережі тощо), підрозділів воєнізованої охорони.

Забороняється застосування однакових радіочастот для різних маневрових районів у межах однієї станції. Для кожного маневрового району станції та обслуговуючих його локомотивів виділяється окрема радіочастота.

Пристрої двостороннього паркового зв'язку мають забезпечувати добру чутність у межах парку. Ці пристрої повинні мати направлену дію для зменшення шуму за територією залізниці.

Пристрої двостороннього паркового зв'язку, що застосовуються для передавання вказівок про поїзну і маневрову роботу, а також для інформації пасажирів, мають бути постійно увімкнені, забезпечувати безперервну дію каналів зв'язку, мати контроль увімкненого стану.

6.44. Поїзний міжстанційний зв'язок на прикордонних станціях, а також пристрої поїзного і станційного радіозв'язку на станціях (відповідно до переліку, встановленого начальником залізниці) та диспетчерських ділянках мають обладнуватися системою документованої реєстрації переговорів.

Порядок користування системою документованої реєстрації переговорів визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

6.45. Для керування ремонтними роботами на перегонах і станціях вантажонапружених ліній має застосовуватися оперативний зв'язок, призначений для забезпечення надійного двостороннього зв'язку в межах ремонтних підрозділів з керівником робіт, керівника робіт з машиністами локомотивів, машиністами спеціального самохідного рухомого складу і черговим апаратом відповідної служби.

Перелік ділянок, обладнаних цим провідним або радіозв'язком, затверджується начальником залізниці.

6.46. Забороняється користуватися поїзним диспетчерським і стрілочним зв'язком для переговорів з питань, безвідносних до руху поїздів.

Забороняється увімкнення до мережі стрілочного зв'язку інших телефонів, крім виконавчих постів централізації, стрілочних постів та чергового по станції.

У поїзний диспетчерський зв'язок допускається увімкнення тільки телефонів чергових по станціях, маневрових диспетчерів, операторів, чергових локомотивних депо, підмінних пунктів, енергодиспетчерів і локомотивних диспетчерів, чергових інженерів дистанції сигналізації і зв'язку. На ділянках з диспетчерською централізацією у поїзний диспетчерський зв'язок допускається з дозволу начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці) увімкнення телефонів чергових на переїздах.

На станціях, де немає штату чергових працівників служби перевезень або вони передбачені штатом, але не передбачено їх цілодобове чергування, дозволяється увімкнення до поїзного диспетчерського зв'язку телефонів, встановлених у квартирах начальників станцій, електромеханіків і електромонтерів СЦБ.

Допускається тимчасово підключати до проводів поїзного диспетчерського зв'язку на перегонах переносні телефони водіїв дрезин (під час вимушених зупинок), начальників відбудовних і пожежних поїздів, електромеханіків СЦБ і керівників колійних робіт і робіт по забезпеченню електропостачання.

У поїзний міжстанційний зв'язок допускається увімкнення тільки телефонів чергових по станціях, а на ділянках з автоблокуванням, крім того, телефонів перегонного зв'язку та чергових на переїздах.

Інформаційно-обчислювальна система залізничного транспорту

6.47. Інформаційно-обчислювальна система має забезпечувати можливість:

введення, передавання, оброблення і збереження даних;

видачі результатів розрахунків споживачам у визначені терміни;

розв'язання задач планування, оперативного управління, обліку, статистики в усіх підрозділах залізничного транспорту.

Технічні і програмні засоби мають постійно підтримуватися в працездатному і активному стані, забезпечувати потрібну надійність і достовірність.

Підключення термінального та іншого обладнання до інформаційно-обчислювальної системи залізничного транспорту має здійснюватися відповідно до вимог документів, затверджених Управлінням обчислювальної техніки Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Лінії СЦБ і зв'язку

6.48. Відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній СЦБ і зв'язку до землі при максимальній стрілі провисання має бути не меншою 2,5 м на перегонах, 3,0 м - на станціях, 5,5 м - на пересіченнях з автомобільними дорогами (на існуючих лініях до їх перебудови дозволяється зберегти відстань 4,5 м).

При пересіченнях залізничних колій відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній СЦБ і зв'язку до рівня верху головки рейки має бути не меншою 7,5 м.

Пересічення електрифікованих залізниць повітряними лініями СЦБ і зв'язку не допускається. Такі пересічення виконуються підземними кабельними вставками.

6.49. При пошкодженні лінії СЦБ і зв'язку відбудова їх має виконуватися у такій послідовності:

проводи поїзного диспетчерського зв'язку;

проводи колійного блокування і диспетчерської централізації, енергодиспетчерського зв'язку, електрожезлової системи, поїзного міжстанційного та стрілочного зв'язку;

проводи телеуправління пристроями енергопостачання;

проводи магістрального зв'язку;

інші проводи СЦБ і зв'язку.

6.50. Споруди та пристрої СЦБ та зв'язку мають бути захищені від заважаючого і небезпечного впливу тягового струму, ліній електропередачі і грозових розрядів.

Технічне обслуговування пристроїв СЦБ та зв'язку

6.51. Апарати СЦБ, за допомогою яких здійснюються різного роду залежності, а також апарати поїзного та станційного радіозв'язку мають бути замкнені і запломбовані; розкриття їх дозволяється проводити тільки уповноваженим на це працівникам служби сигналізації і зв'язку з обов'язковим попереднім записом у журналі огляду цих пристроїв. За цілісність пломб на апаратах СЦБ та радіозв'язку відповідають чергові працівники, які користуються цими апаратами (чергові по станціях, оператори поста централізації, чергові стрілочного поста, машиністи локомотивів тощо).

6.52. Дистанції сигналізації та зв'язку повинні мати креслення й описи наявних на дистанції пристроїв СЦБ та зв'язку й інших пристроїв, що обслуговуються ними, відповідні стандарти і норми. До цих документів мають своєчасно вноситися усі зміни.

Типові рішення щодо пристроїв СЦБ затверджуються начальником Управління автоматики, телемеханіки і зв'язку Державної адміністрації залізничного транспорту України. Використання нетипових технічних рішень у пристроях СЦБ не дозволяється.

6.53. Тимчасові зміни залежностей пристроїв СЦБ можуть допускатися тільки з дозволу начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці) не більш як на п'ять діб, а на більший термін - з дозволу начальника залізниці.

6.54. Планові роботи з переобладнання, перенесення, ремонту, випробування та заміни пристроїв і приладів СЦБ й інші планові роботи, що викликають порушення визначених залежностей або тимчасове припинення їх дії, мають проводитися згідно з графіками, затвердженими начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці), що передбачають мінімальні терміни їх виконання. У будь-яких випадках забороняється проводити на станціях такі роботи без згоди чергового по станції і без попереднього запису про це керівником робіт у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку і контактної мережі. На ділянках з диспетчерською централізацією аналогічні роботи мають проводитися тільки за згодою поїзного диспетчера.

При розташуванні пристроїв на значній відстані від приміщення чергового по станції запис про введення пристроїв у дію, а також запис про тимчасове вимкнення цих пристроїв для виконання непередбачених робіт щодо усунення несправностей може замінитися реєстрованою в тому ж журналі телефонограмою, переданою черговому по станції з наступним особистим підписом керівника робіт у журналі.

Заміна та вимкнення окремих пристроїв та приладів СЦБ, коли визначені залежності не порушуються, можуть виконуватися за згодою чергового по станції (на ділянках з

диспетчерською централізацією - поїзного диспетчера) без запису в Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку і контактної мережі. Перелік робіт щодо заміни і вимкнення таких пристроїв і приладів визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Випробування діючих пристроїв СЦБ в усіх випадках мають відбуватися за згодою і під наглядом чергового по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - за згодою поїзного диспетчера.

6.55. Освітлення сигнальних приладів має забезпечувати чітку видимість показань сигналів.

Забезпечення своєчасного і безперебійного освітлення покладається:

світлофорів і маршрутних покажчиків - на начальників дистанції сигналізації і зв'язку;

стрілочних покажчиків, покажчиків колійного загородження і гідравлічних колонок на станціях - на начальників станцій;

сигнальних приладів на коліях локомотивного, вагонного, колійного та інших господарств - на начальників відповідних підрозділів.

Електропостачання пристроїв освітлення сигнальних приладів на станційних коліях забезпечується дистанціями електропостачання.

6.56. Працівники дистанцій сигналізації і зв'язку зобов'язані забезпечувати постійну нормальну видимість сигналів світлофорів і маршрутних покажчиків.

Видимість показань світлофорів має перевірятися з колії електромеханіком після кожної заміни світлофорних ламп. Видимість сигналів на головних коліях перегонів і станцій має перевірятися з локомотива старшим електромеханіком не рідше одного разу на місяць і начальником дистанції сигналізації та зв'язку - не рідше одного разу на квартал.

Начальники дистанції сигналізації і зв'язку та локомотивного депо або їх заступники не рідше одного разу на квартал повинні перевіряти з локомотива роботу автоматичної локомотивної сигналізації і радіозв'язку.

Дія автоматичної локомотивної сигналізації і поїзного радіозв'язку періодично перевіряється вагоном-лабораторією із документованою реєстрацією результатів за графіком, затвердженим начальниками служб сигналізації і зв'язку та локомотивного господарства.

Результати перевірки розглядаються спільно службами сигналізації і зв'язку та локомотивного господарства.

6.57. Пристрої колії, СЦБ, електропостачання і рухомий склад, у тому числі спеціальний самохідний рухомий склад мають забезпечувати постійну надійну роботу електричних рейкових кіл.

Малодіяльні ділянки колій з рейковими колами повинні періодично обкатуватись рухомим складом у порядку, що визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Порядок технічного обслуговування та норми утримання пристроїв колії, СЦБ, електропостачання і рухомого складу, у тому числі спеціального самохідного рухомого складу, що забезпечують безперебійну роботу електричних рейкових кіл, визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

6.58. Працівники, які користуються пристроями СЦБ, зв'язку та автоматичного виявлення перегрітих букс, повинні знати порядок користування ними, і знання їх мають бути перевірені.

Начальник дистанції сигналізації та зв'язку забезпечує навчання працівників інших служб, які користуються пристроями СЦБ, зв'язку та автоматичного виявлення перегрітих букс.

Відповідальним за навчання і періодичну перевірку знань цих пристроїв є кожний начальник відносно своїх підлеглих.

РОЗДІЛ 7

СПОРУДИ ТА ПРИСТРОЇ ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ

7.1. Пристрої електропостачання мають забезпечувати надійне електропостачання:

електрорухомого складу для руху поїздів із встановленими ваговими нормами, швидкостями й інтервалами між ними з дотриманням розмірів руху, що вимагаються;

пристроїв СЦБ, зв'язку і обчислювальної техніки як споживачів електричної енергії I категорії. З дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України до завершення перевлаштування допускається електропостачання цих пристроїв за II категорією;

всіх інших споживачів залізничного транспорту - відповідно до встановленої Державною адміністрацією залізничного транспорту України категорії.

За наявності акумуляторного резерву джерела електропостачання автоматичного і напівавтоматичного блокування він має бути у постійній готовності та забезпечувати безперебійну роботу пристроїв СЦБ і переїзної сигналізації протягом не менше 8 год. за умови, що живлення не вимикалося у попередні 36 год.

Час переходу з основної системи електропостачання автоматичного і напівавтоматичного блокування на резервну або навпаки має не перевищувати 1,3 с.

Для забезпечення надійного електропостачання мають проводитися: періодичний контроль стану споруд та пристроїв електропостачання, виміри їх параметрів вагонами-лабораторіями, приладами діагностики і здійснюватися планові ремонтні роботи.

7.2. Рівень напруги на струмоприймачі електрорухомого складу має бути не меншим 21 кВ - при змінному струмі, 2,7 кВ - при постійному струмі і не більше 29 кВ - при змінному струмі та 4 кВ - при постійному струмі.

На окремих ділянках з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України допускається напруга не менша 19 кВ при змінному струмі і 2,4 кВ - при постійному струмі.

Номінальна напруга змінного струму на пристроях СЦБ має бути 115, 230 або 380 В.

Відхилення від зазначених величин номінальної напруги допускається в бік зменшення не більше 10 %, а в бік збільшення - не більше 5 %.

7.3. Пристрої електропостачання мають захищатися від струмів короткого замикання, перенапружень та перевантажень вище встановлених норм.

Металеві підземні споруди (трубопроводи, кабелі тощо), а також металеві і залізобетонні мости, шляхопроводи, опори контактної мережі, світлофори, гідроколонки тощо, що розташовані в районі впливу ліній, електрифікованих на постійному струмі, мають бути захищені від електричної корозії.

Тягові підстанції ліній, електрифікованих на постійному струмі, а також електрорухомий склад повинні мати захист від проникнення до контактної мережі струмів, що порушують нормальну дію пристроїв СЦБ та зв'язку.

7.4. Висота підвіски контактного проводу над рівнем верху головки рейки має бути на перегонах і станціях не нижчою 5750 мм.

У виняткових випадках на існуючих лініях ця відстань у межах штучних споруд, розташованих на коліях станцій, на яких не передбачається стоянка рухомого складу, а також на перегонах з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України може бути зменшена до 5675 мм за електрифікації ліній на змінному струмі і до 5550 мм - на постійному струмі.

Висота підвіски контактного проводу має не перевищувати 6800 мм.

7.5. У межах штучних споруд відстань від струмопровідних елементів, струмоприймача і частин контактної мережі, що знаходиться під напругою, до заземлених частин споруд і рухомого складу має бути не меншою 200 мм на лініях, електрифікованих на постійному струмі, і не меншою 350 мм - на змінному струмі.

В особливих випадках на існуючих штучних спорудах з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України може допускатися зменшення вказаних відстаней.

7.6. Відстань від осі крайньої колії до внутрішнього краю опор контактної мережі на перегонах і станціях має бути не меншою 3100 мм.

Опори у виїмках мають встановлюватися поза межами кюветів.

У виїмках, що надміру заносяться снігом (крім скельових) і на виходах з них (на довжині 100 м), відстань від осі крайньої колії до внутрішнього краю опор контактної мережі має бути не меншою 5700 мм. Перелік таких місць визначається начальником залізниці.

На існуючих лініях до їх реконструкції, а також в особливо важких умовах на заново електрифікованих лініях відстань від осі колії до внутрішнього краю опор допускається не меншою: 2450 мм - на станціях і 2750 мм - на перегонах.

Усі зазначені розміри визначені для прямих ділянок колії. На кривих ділянках ці відстані мають збільшуватися згідно з габаритним розширенням, встановленим для опор контактної мережі.

Взаємне розташування опор контактної мережі, наземних ліній і світлофорів, а також сигнальних знаків має забезпечувати чітку видимість сигналів і знаків.

7.7. Усі металеві споруди (мости, шляхопроводи, опори), на яких закріплюються елементи контактної мережі, деталі кріплення контактної мережі на залізобетонних опорах, залізобетонних і неметалевих штучних спорудах, а також металеві конструкції (гідроколонки, світлофори, елементи мостів і шляхопроводів тощо), що стоять окремо і розташовані на відстані, меншій 5 м від частин контактної мережі, що знаходиться під напругою, мають бути заземлені або обладнані пристроями захисного вимкнення при потраплянні на споруди і конструкції високої напруги.

Заземленню підлягають також усі розташовані у зоні впливу контактної мережі змінного струму металеві споруди, на яких може виникати небезпечна напруга.

На шляхопроводах і пішохідних мостах, розташованих над електрифікованими лініями, встановлюються захисні щити і суцільний настил в місцях проходу людей для огороження частин контактної мережі, що перебувають під напругою.

7.8. Контактна мережа, лінії автоблокування і поздовжнього електропостачання напругою понад 1000 В мають поділятися на окремі ділянки (секції) за допомогою повітряних проміжків (ізольованих сполучень), нейтральних вставок, секційних і врізних ізоляторів, роз'єднувачів.

Опори контактної мережі або щити, встановлені в межах повітряних проміжків, повинні мати відрізняюче забарвлення. Між цими опорами або щитами забороняється зупинка електрорухомого складу з піднятими струмоприймачами.

7.9. Схема живлення і секціонування контактної мережі, ліній автоблокування і поздовжнього електропостачання має затверджуватися начальником залізниці.

Викопіровки зі схеми додаються до технічно-розпорядчого акта станції.

7.10. Перемикання роз'єднувачів контактної мережі електродепо і екіпірувальних пристроїв, а також колій, де оглядається дахове обладнання електрорухомого складу, виконується працівниками локомотивного депо. Перемикання інших роз'єднувачів виконується тільки за наказом енергодиспетчера.

Приводи роз'єднувачів з ручним управлінням мають бути замкнені на замки.

Порядок перемикання роз'єднувачів контактної мережі, а також вимикачів і роз'єднувачів ліній автоблокування і поздовжнього електропостачання, збереження ключів від замкнених приводів роз'єднувачів, що забезпечують безперебійність електропостачання і безпеку виконання робіт, визначаються начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Перемикання роз'єднувачів і вимикачів проводиться за наказом енергодиспетчера працівниками інших служб, які пройшли навчання та склали іспити у відповідній комісії.

7.11. Відстань від нижньої точки проводів повітряних ліній електропередачі з напругою, вищою 1000 В, до поверхні землі при максимальній стрілі провисання має бути не меншою:

- на перегонах - 6,0 м;

- у тому числі у важкодоступних місцях - 5,0 м;
- на пересіченнях з автомобільними дорогами, станціях і населених пунктах - 7,0 м.

На пересіченнях залізничних колій відстань від нижньої точки повітряних ліній електропередачі з напругою більше 1000 В до рівня верху головки рейки неелектрифікованих колій повинна бути не меншою 7,5 м. На електрифікованих лініях ця відстань до проводів контактної мережі має встановлюватися, в залежності від рівня напруги ліній, що перетинаються, відповідно до Правил влаштування електроустановок і за технічними умовами залізниці.

РОЗДІЛ 8

ОГЛЯД СПОРУД ТА ПРИСТРОЇВ, ЇХ РЕМОНТ

Огляд споруд та пристроїв

8.1. Огляд споруд, пристроїв і службово-технічних будівель здійснюється працівниками, які безпосередньо їх обслуговують, а також начальниками станцій, депо, дистанцій чи дільниць, у підпорядкуванні яких перебувають ці споруди та пристрої, згідно з порядком і в терміни, визначені відповідними положеннями й інструкціями.

Головні та приймально-відправні колії, стрілочні переводи на головних та приймально-відправних коліях, крім того, щомісячно в першій декаді повинні оглядатися комісією під головуванням начальника станції у складі колійного майстра та електромеханіка СЦБ.

Результати огляду й заходи, необхідні для усунення виявлених несправностей, заносяться до спеціального журналу, у якому зазначаються також терміни усунення несправностей і виконання намічених заходів.

8.2. Начальники залізниць, служб, дирекцій залізничних перевезень і керівники лінійних підприємств повинні систематично перевіряти у підвідомчих підрозділах стан господарства, дотримання трудової дисципліни і вживати необхідних заходів, що гарантують утримання усіх споруд та пристроїв у справному стані, виконання технології роботи, забезпечення безпеки руху і вимог охорони праці.

Порядок проведення таких перевірок з оглядом при цьому споруд, пристроїв, службово-технічних будівель і їх періодичність визначаються начальником залізниці. Безпосередньо начальником залізниці огляд має здійснюватися не рідше одного разу на рік, а начальником дирекції залізничних перевезень - двох разів на рік.

Ремонт споруд та пристроїв

8.3. Ремонт споруд та пристроїв має проводитись із забезпеченням безпеки руху й охорони праці, як правило, без порушення графіка руху поїздів.

Для виконання великих за обсягом ремонтних та будівельних робіт у графіку руху поїздів мають передбачатися вікна і враховуватися обмеження швидкості, зумовлені цими роботами.

Для виконання робіт з поточного утримання колії, штучних споруд, контактної мережі і пристроїв СЦБ мають надаватися передбачені в графіку руху поїздів технологічні вікна, як

правило, у світлий час доби тривалістю 1 - 2 години, а при виконанні цих робіт комплексами машин, спеціалізованими бригадами і механізованими колонами - тривалістю 3 - 4 години відповідно до порядку, визначеного начальником залізниці.

Ремонт колії, контактної мережі, пристроїв СЦБ та зв'язку й інших споруд та пристроїв, що виконується в непередбачений у графіку руху поїздів період, має здійснюватися, як правило, без закриття перегону.

Якщо виконання цих робіт викликає необхідність перерви в русі, точний термін їх початку і закінчення визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці) разом з керівником робіт і узгоджується з начальником служби перевезень.

На час виконання робіт, що спричинять перерву руху, а також для виконання яких за графіком руху передбачені вікна, керівник робіт зобов'язаний налагодити постійний зв'язок (телефонний або по радіо) з поїзним диспетчером.

На ділянках, де вікна в графіку руху поїздів передбачаються в темний час доби, керівник робіт зобов'язаний забезпечити освітлення місця виконання робіт.

8.4. Для технічного обслуговування і ремонту пристроїв механізації і автоматизації сортувальних гірок, колій та інших споруд і пристроїв на гірках повинні надаватися технологічні вікна тривалістю 0,7 - 1,5 год. згідно з порядком, передбаченим начальником залізниці.

8.5. Будь-які перешкоди для руху (місце, що вимагає зупинки) на перегоні і станції, а також місце виконання робіт, небезпечне для руху, що вимагає зупинки чи зменшення швидкості, мають бути огорожені сигналами з обох боків незалежно від того, очікується поїзд (маневровий состав) чи ні.

Забороняється:

розпочинати роботу до огороження сигналами перешкод або місця виконання робіт, небезпечних для руху;

знімати сигнали, що огорожують перешкоди або місце виконання робіт, до усунення перешкоди, повного завершення робіт, перевірки стану колії, контактної мережі і дотримання габариту.

Порядок огороження перешкод і місць виконання робіт визначається Інструкцією з сигналізації на залізницях.

8.6. Для встановлення й охорони переносних сигналів, які огорожують місце виконання робіт на колії, керівник робіт виділяє сигналістів з числа працівників бригади, що склали відповідні іспити. Сигналісти повинні мати головні убори оранжевого кольору, що відрізняються від загальноприйнятих для інших працівників залізниці.

В умовах виконання робіт на колії розгорнутим фронтом, а також на кривих ділянках малого радіусу, виїмках і інших місцях з поганою видимістю сигналів і на ділянках з інтенсивним рухом поїздів керівник робіт зобов'язаний встановити зв'язок (телефонний чи по радіо) з працівниками, які знаходяться біля сигналів, що огорожують місце робіт. Сигналісти і

керівники робіт повинні мати при собі переносні радіостанції. Порядок забезпечення зв'язком місць виконання робіт встановлюється начальником залізниці.

8.7. На станційних коліях забороняється проводити роботи, що вимагають огороження сигналами зупинки або зменшення швидкості без згоди чергового по станції та без попереднього запису керівником робіт у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку і контактної мережі. На ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, такі роботи мають виконуватися у вказаному порядку, але тільки з дозволу поїзного диспетчера. При виконанні таких робіт на контактній мережі із знятою напругою, але без порушення цілісності колії та штучних споруд, а також за виконання робіт з усуненням несправностей, що виникли несподівано, запис про початок та закінчення робіт може замінитися реєстрованою в цьому Журналі телефонограмою, що передана керівником робіт черговому по станції (на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзному диспетчеру).

Введення у дію пристроїв після закінчення робіт виконується черговим по станції на підставі запису керівника робіт у Журналі огляду колій, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ, зв'язку та контактної мережі або зареєстрованої в цьому Журналі телефонограми, що передана черговому по станції з подальшим особистим підписом керівника робіт.

8.8. Закриття перегону для виконання робіт на одноколіній ділянці, а на двоколіній або багатоколіній ділянці - однієї чи декількох колій проводиться за дозволом начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці) і за погодженням з начальником служби перевезень, якщо воно не викликає зміни встановлених розмірів руху з сусідніми залізницями. Якщо таке закриття викликає зміну визначених розмірів руху поїздів на сусідні залізниці, воно може бути дозволене начальником залізниці за погодженням з Головним управлінням перевезень Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Закриття перегону або колій, що викликає необхідність пропускання поїздів в обхід по інших ділянках даної залізниці або по інших залізницях, допускається тільки у виключних випадках з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України.

8.9. Про наступне закриття перегону на одноколіній ділянці, а на двоколіній і багатоколіній - однієї або декількох колій начальник дирекції залізничних перевезень, не пізніше ніж за добу, повідомляє відповідних керівників робіт.

Закриття і відкриття перегону або колій проводиться за наказом поїзного диспетчера перед початком і після закінчення робіт.

Забороняється починати роботу до одержання керівником робіт наказу поїзного диспетчера (у формі письмового повідомлення, телефонограми чи телеграми) про закриття перегону або колій, що відбулося, і до огороження сигналами місця робіт.

8.10. Відкриття перегону або колій проводиться тільки після письмового повідомлення, телефонограми або телеграми начальника дистанції колії чи уповноваженого ним працівника за посадою, не нижчою дорожнього майстра, про закінчення колійних робіт або робіт на штучних спорудах і відсутність перешкод для безперервного і безпечного руху поїздів незалежно від того, яка організація виконувала ці роботи.

Відновлюється для існуючих пристроїв СЦБ і зв'язку чи електропостачання після одержання повідомлення відповідно від старшого електромеханіка СЦБ і зв'язку або енергодиспетчера.

РУХОМИЙ СКЛАД ТА СПЕЦІАЛЬНИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

РОЗДІЛ 9

ЗАГАЛЬНІ ВИМОГИ

9.1. Рухомий склад, а також спеціальний самохідний рухомий склад має утримуватися в експлуатації у справному стані, що забезпечує безперебійну роботу, безпеку руху, охорону праці, і своєчасно проходити планово-попереджувальні види ремонту і технічного обслуговування.

Запобігання появі несправностей і забезпечення встановлених строків служби рухомого складу має бути головним у роботі осіб, відповідальних за його технічне обслуговування і ремонт.

9.2. Пасажи́рські вагони на візках ЦМВ можуть рухатися в поїздах із швидкістю, не більшою 120 км/год.

Додаткові вимоги до рухомого складу, що обертається в пасажирських поїздах із швидкістю, більшою 140 км/год., визначаються відповідною інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

9.3. Типи і основні характеристики рухомого складу, що заново будується, затверджуються в порядку, встановленому Міністерством транспорту України.

Технічне завдання на рухомий склад, що заново будується, затверджується постачальником за узгодженням із Державною адміністрацією залізничного транспорту України, а креслення вузлів та деталей і технічні умови - за погодженням з відповідними головними управліннями Державної адміністрації залізничного транспорту України.

9.4. Усі елементи вагонів за міцністю, стійкістю і технічним станом мають гарантувати безпечний і плавний рух поїздів з найбільшими швидкостями, визначеними Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Вагони, що будуються, мають гарантувати безпечний і плавний рух з найбільшими конструкційними швидкостями перспективних локомотивів, призначених для обслуговування відповідних категорій поїздів.

Вантажні вагони, що не мають перехідних площадок, повинні мати спеціальні підніжки і поручні.

9.5. Вносити зміни до конструкцій основних вузлів прийнятого до експлуатації рухомого складу, а також спеціального самохідного рухомого складу допускається в установленому порядку.

9.6. Рухомий склад має відповідати вимогам габариту рухомого складу, встановленого Державним стандартом.

9.7. Побудований заново рухомий склад, а також спеціальний самохідний рухомий склад, а також той, що пройшов капітальний ремонт до введення його в експлуатацію на залізницю, має бути випробуваний і прийнятий від заводу-постачальника у визначеному Державною адміністрацією залізничного транспорту України порядку. Цистерни, що використовуються

для перевезення небезпечних вантажів, повинні мати сертифікати відповідності згідно зі статтею 6 Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів".

9.8. Кожна одиниця рухомого складу, у тому числі спеціального самохідного і несамохідного рухомого складу, повинна мати такі розпізнавальні чіткі знаки і написи: Державний герб (на локомотивах і пасажирських вагонах), знак Державної адміністрації залізничного транспорту України, ініціали залізниці (крім вагонів), номер (для пасажирських вагонів містить код залізниці приписки), табличку заводу-виготовлювача із зазначенням місця будівництва, дати і місця проходження визначених видів ремонту, маса тари (крім локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу). Крім того, мають бути нанесені такі написи: на локомотивах, моторвагонному рухомому складі і спеціальному самохідному рухомому складі - конструкційна швидкість, серія, назва депо або іншого підприємства приписки, таблички і написи про огляд резервуарів, контрольних приладів і котла; на пасажирських вагонах, моторвагонному рухомому складі і спеціальному самохідному рухомому складі, на якому передбачається доставка робітників до місця виконання робіт і у зворотному напрямку - кількість місць; на вантажних вагонах - вантажопідйомність. На тендерах паровозів мають бути позначені серія, номер та ініціали залізниць приписки.

Інші знаки й написи на рухомому складі й самохідному спеціальному рухомому складі наносяться у порядку, встановленому Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

9.9. На кожний локомотив, вагон, одиницю моторвагонного і спеціального рухомого складу має вестись технічний паспорт (формуляр), що містить найважливіші технічні і експлуатаційні характеристики.

9.10. Локомотиви і моторвагонний рухомий склад, а також спеціальний самохідний рухомий склад, мають бути обладнані радіостанціями, швидкостемірами із реєстрацією показань, визначених Державною адміністрацією залізничного транспорту України, автоматичною локомотивною сигналізацією, а також обладнуватися іншими пристроями безпеки відповідно до визначених Державною адміністрацією залізничного транспорту України переліку і порядку. Обладнання спеціального самохідного рухомого складу, що вже працює на залізницях України, радіостанціями, швидкостемірами, автоматичною локомотивною сигналізацією та іншими пристроями безпеки виконується відповідно до планів, затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Пасажирські локомотиви мають обладнуватися пристроями управління електропневматичним гальмуванням. Пасажирські електровози повинні бути обладнані пристроями для подачі напруги у високовольтну мережу пасажирських вагонів та пристроями контролю обриву гальмової магістралі поїзда, а вантажні локомотиви - пристроями контролю обриву гальмової магістралі поїзда.

Кожний пульт управління пасажирським локомотивом, локомотивом, що обслуговується одним машиністом та моторвагонним поїздом мусить мати пристрій автоматичної зупинки на випадок раптової втрати машиністом здатності вести поїзд.

Маневрові локомотиви мають обладнуватися пристроями для відчеплення їх від вагонів з кабіни машиніста, а локомотиви, що обслуговуються одним машиністом, крім того, другим пультом управління, сигнальними лампами з обох сторін на зовнішньому боці кабіни для сигналізації про місцезнаходження машиніста та дзеркалами заднього виду.

Поїзні локомотиви, які обслуговуються одним машиністом, повинні мати додаткові пристрої безпеки руху, визначені Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

9.11. Технічні вимоги до спеціального рухомого складу та знімних рухомих одиниць, а також порядок їх технічного обслуговування, ремонту і експлуатації визначаються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

9.12. Локомотиви і вагони, що належать іншим відомствам, підприємствам та організаціям і виходять на колії загальної мережі залізниць, мають відповідати вимогам цих Правил. Порядок обертання такого рухомого складу на коліях загальної мережі залізниць визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України, а порядок виходу локомотивів на станцію примикання - начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

РОЗДІЛ 10

КОЛІСНІ ПАРИ

10.1. Кожна колісна пара має відповідати вимогам Інструкції з обстеження, ремонту і формування колісних пар рухомого складу і мати на осі виразно поставлені знаки про час і місце формування і повного обстеження колісної пари, а також тавро про приймання її при формуванні.

Знаки і тавро ставляться в місцях, передбачених правилами маркування.

Колісні пари у визначеному порядку мають підлягати огляду під рухомих складом, звичайному і повному оглядам, а при підкочуванні реєструватися у відповідних журналах чи паспортах.

10.2. Відстань між внутрішніми гранями коліс у ненавантаженої колісної пари має бути 1440 мм. Відхилення у бік збільшення і зменшення допускається до 3 мм. У локомотивів і вагонів, а також спеціального самохідного рухомого складу, що обертаються в поїздах із швидкістю, більшою 120 км/год. до 140 км/год., відхилення допускаються в бік збільшення не більше 3 мм і в бік зменшення - до 1 мм, за швидкостей до 120 км/год. відхилення допускаються в бік збільшення і зменшення не більше 3 мм.

10.3. Забороняється випускати в експлуатацію і допускати до руху в поїздах рухомий склад, включаючи спеціальний рухомий склад з тріщиною в будь-якій частині осі колісної пари чи тріщиною в ободі, диску і ступиці колеса, за наявності гострокінцевого накату на ділянці сполучення підрізаної частини гребеня колісної пари з його вершиною, а також при таких зношеннях і пошкодженнях колісних пар, які порушують нормальну взаємодію колії та рухомого складу:

а) за швидкостей руху понад 120 км/год. до 140 км/год.:

прокат по колу катання у локомотивів, моторвагонного рухомого складу, пасажирських вагонів - більше 5 мм;

товщина гребеня понад 33 мм або менша 28 мм у локомотивів при вимірюванні на відстані 20 мм від вершини гребеня при висоті гребеня 30 мм, а у рухомого складу з висотою гребеня 28 мм - при вимірюванні на відстані 18 мм від вершини гребеня;

при різниці товщини гребенів однієї колісної пари більше 4 мм;

б) за швидкостей руху до 120 км/год.:

прокат по колу катання у локомотивів, а також у моторвагонного рухомого складу та пасажирських вагонів у поїздах далекого сполучення - більше 7 мм, у моторвагонного і спеціального самохідного рухомого складу і пасажирських вагонів у поїздах місцевого і приміського сполучень - більше 8 мм, у вагонів рефрижераторного парку та вантажних вагонів - більше 9 мм;

товщина гребеня понад 33 мм або менша 25 мм у локомотивів при вимірюванні на відстані 20 мм від вершини гребеня при висоті гребеня 30 мм, а у рухомого складу з висотою гребеня 28 мм - при вимірюванні на відстані 18 мм від вершини гребеня;

при різниці товщини гребенів однієї колісної пари більше 4 мм;

в) вертикальний підріз гребеня висотою понад 18 мм, що вимірюється спеціальним шаблоном;

г) повзун (вибоїна) на поверхні катання у локомотивів, моторвагонного і спеціального рухомого складу, а також у тендерів паровозів і вагонів з роликowymi буксовими підшипниками - понад 1 мм, а у тендерів і вагонів з підшипниками ковзання - понад 2 мм.

Якщо на шляху прямування у вагона, крім моторного вагона моторвагонного рухомого складу або тендера з роликowymi буксовими підшипниками, виявлено повзун (вибоїну) глибиною понад 1 мм, але не більше 2 мм, дозволяється довести такий вагон (тендер) без відчеплення від поїзда (пасажирський - із швидкістю, не більшою 100 км/год., вантажний - не більшою 70 км/год.) до найближчого пункту технічного обслуговування, що має засоби для заміни колісних пар.

При величині повзуна у вагонів, крім моторного вагона моторвагонного рухомого складу, від 2 до 6 мм, у локомотива і моторного вагона моторвагонного рухомого складу, а також спеціального самохідного рухомого складу - від 1 до 2 мм допускається рух поїзда до найближчої станції із швидкістю 15 км/год., а при величині повзуна відповідно більше 6 до 12 мм і більше 2 до 4 мм - із швидкістю 10 км/год., де колісна пара має бути замінена. При повзуні понад 12 мм - у вагона і тендера, понад 4 мм - у локомотива і моторного вагона моторвагонного рухомого складу дозволяється рух із швидкістю 10 км/год. за умови виключення можливості обертання колісної пари. Локомотив у цьому випадку має бути відчеплений від поїзда, гальмівні циліндри і тяговий електродвигун (група електродвигунів) пошкодженої колісної пари - вимкнені.

Коли вантажні вагони додаються до пасажирських поїздів, норми утримання колісних пар мають відповідати нормам, що встановлені для пасажирських поїздів.

РОЗДІЛ 11

ГАЛЬМОВЕ ОБЛАДНАННЯ І АВТОЗЧІПНИЙ ПРИСТРІЙ

11.1. Рухомий склад, в тому числі спеціальний самохідний рухомий склад має бути обладнаний автоматичними гальмами, а пасажирські вагони і локомотиви, крім того, електропневматичними гальмами.

Автоматичні гальма рухомого складу, в тому числі спеціального самохідного рухомого складу мають утримуватися у визначених Державною адміністрацією залізничного транспорту України нормах і мати керованість і надійність дії у різних умовах експлуатації, забезпечувати плавність гальмування, а також зупинку поїзда за роз'єднання або розриву повітропроводної магістралі та за умови відкриття стоп-крана (крана екстреного гальмування).

Автоматичні і електропневматичні гальма рухомого складу, в тому числі спеціального самохідного рухомого складу мають забезпечувати гальмове натиснення, що гарантує зупинку поїзда за екстреного гальмування на відстані, не більшій гальмової путі, визначеної згідно з розрахунками, затвердженими Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

11.2. Автоматичні гальма мають забезпечувати можливість застосування різних режимів гальмування залежно від завантаженості вагонів, довжини состава і профілю колії.

Стоп-крани в пасажирських вагонах і моторвагонному рухомому складі встановлюються в тамбурах, всередині вагонів, і пломбуються.

У спеціальному самохідному рухомому складі при потребі встановлюються стоп-крани або інші пристрої для екстреного гальмування.

11.3. Локомотиви, пасажирські вагони і моторвагонний і спеціальний самохідний рухомий склад обладнуються ручними гальмами. Частина вантажних вагонів за нормами Державної адміністрації залізничного транспорту України обладнується перехідною площадкою зі стоп-краном та ручним гальмом.

Ручні гальма рухомого складу, у тому числі спеціального самохідного рухомого складу мають утримуватися відповідно до встановлених норм і забезпечувати розрахункове гальмове натиснення, яке визначене Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

11.4. Усі частини важелевої гальмової передачі, роз'єднання або пошкодження яких може викликати вихід із габариту чи падіння на колію, мають забезпечуватися запобіжними пристроями.

11.5. Рухомий склад, у тому числі спеціальний рухомий склад має бути обладнаний автозчепом.

Висота осі автозчепи над рівнем верху головок рейок має бути:

у локомотивів, пасажирських та вантажних порожніх вагонів - не більшою 1080 мм, у спеціального рухомого складу в порожньому стані не більше 1080 мм, у завантаженому - не менше 980 мм;

у локомотивів і пасажирських вагонів з людьми - не меншою 980 мм;

у вантажних вагонів (навантажених) - не меншою 950 мм.

Для рухомого складу, що випускається з ремонту, висота осі автотзчепа над рівнем верху головок рейок визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України і має забезпечувати дотримання зазначених норм в експлуатації (за найбільших зношень і навантажень).

Різниця у висоті між поздовжніми осями автотзчепів допускається не більшою:

у вантажному поїзді - 100 мм;

між локомотивом і першим навантаженим вагоном вантажного поїзда - 110 мм між локомотивом і рухомими одиницями спеціального рухомого складу - 100 мм;

в пасажирському поїзді, що рухається із швидкістю до 120 км/год., - 70 мм;

те ж саме, із швидкістю 121-140 км/год., - 50 мм;

між локомотивом і першим вагоном пасажирського поїзда - 100 мм.

Автотзчеп пасажирських вагонів, довгобазних вантажних вагонів (восьмивісних суцільнометалевих, двоярусних платформ для перевезення автомобілів, платформ для перевезення лісу в хлистах, платформ-контейнеровозів, цистерн для перевезення небезпечних вантажів та інших), вантажопідіймальних кранів та їх підстрілових платформ, пасажирських локомотивів, електро- і дизель-поїздів повинен мати обмежувачі вертикальних переміщень.

11.6. Відповідальним за технічний стан автотзчепних пристроїв і правильне зчеплення вагонів у составі поїзда є оглядач вагонів, який виконував технічне обслуговування состава поїзда перед відправленням.

Відповідальним за правильне зчеплення вагонів у поїзді на станціях, де відсутні оглядачі вагонів, а також при маневровій роботі є керівник маневрів.

За правильне зчеплення локомотива або спеціального самохідного рухомого складу, що використовується в якості локомотива, відповідно з першим вагоном поїзда або другим спеціальним рухомим складом відповідальним є машиніст локомотива або спеціального самохідного рухомого складу, що використовується в якості локомотива. Відчеплення поїзного локомотива від состава і причеплення до состава (в тому числі роз'єднання, з'єднання і підвішування гальмових рукавів, відкриття і закриття кінцевих кранів) повинні проводитись працівниками локомотивної бригади.

Відчеплення поїзного локомотива від пасажирського состава, обладнаного електричним опаленням, проводиться працівником локомотивної бригади тільки після роз'єднання поїзним електромеханіком високовольтних міжвагонних електричних з'єднань. Роз'єднання електричних кіл опалення проводиться після опущення струмоприймача.

РОЗДІЛ 12

ТЕХНІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ І РЕМОНТ РУХОМОГО СКЛАДУ, В ТОМУ ЧИСЛІ СПЕЦІАЛЬНОГО САМОХІДНОГО РУХОМОГО СКЛАДУ

12.1. Забороняється випускати в експлуатацію і допускати до руху в поїздах рухомий склад, у тому числі спеціальний рухомий склад, що має несправності, які загрожують безпеці руху, порушують охорону праці, а також ставити в поїзди вантажні вагони, стан яких не забезпечує збереження вантажів, що перевозяться.

Не допускається включати до поїздів пасажирські вагони з несправними електропневматичними гальмами, опаленням, електрообладнанням, пристроями контролю нагрівання букс (СКНБ), вентиляцією, радіозв'язком та іншими несправностями, що порушують нормальні умови перевезення пасажирів, а також пасажирські вагони з радіокупе (штабні) з несправним радіозв'язком УКХ-діапазона начальника (механіка-бригадира) пасажирського поїзда з машиністом.

Вагони, що ставляться у пасажирські поїзди з електроопаленням, повинні бути обладнані системою автоматичного управління електроопаленням.

Вимоги до технічного стану рухомого складу, порядок його технічного обслуговування і ремонту, а також відправлення його на заводи та депо для ремонту визначаються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

12.2. Система технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, норми міжремонтних пробігів, порядок постановки в ремонт встановлюються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Технічні вказівки і типові технологічні процеси з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу затверджуються відповідними головними управліннями Державної адміністрації залізничного транспорту України.

12.3. Відповідальність за якість виконаного технічного обслуговування і ремонту та безпеку руху рухомого складу несуть керівники і майстри заводів, депо, в тому числі депо для спеціального рухомого складу, колійних машинних станцій, дистанцій, майстерень і пунктів технічного обслуговування, а також працівники, які безпосередньо здійснюють технічне обслуговування та ремонт.

Технічне обслуговування і ремонт локомотивів, моторвагонного

та спеціального самохідного рухомого складу

12.4. Технічний стан локомотивів, моторвагонного і спеціального самохідного рухомого складу має систематично перевірятися під час технічного обслуговування локомотивними бригадами або бригадами спеціального самохідного рухомого складу, комплексними і спеціалізованими бригадами в пунктах технічного обслуговування і в основних депо, колійних машинних станціях та депо для спеціального рухомого складу, обладнаних сучасними діагностичними засобами, а також періодично контролюватися керівництвом депо, відділка, держпідприємства, регіонального представництва залізниці, служби локомотивного господарства або служби, якій належить спеціальний самохідний рухомий склад, і ревізорським апаратом.

Під час технічного обслуговування перевіряється:

стан та зношеність обладнання, вузлів та деталей і їх відповідність встановленим розмірам;

справність дії пристроїв безпеки, гальмового обладнання та автозчіпного пристрою, контрольних і сигнальних пристроїв, електричних кіл.

Забороняється випускати в експлуатацію локомотиви, моторвагонний та спеціальний самохідний рухомий склад, у яких є хоча б одна з таких несправностей:

несправність приладу для подання звукового сигналу;

несправність пневматичного, електропневматичного, ручного гальма чи компресора;

несправність або відключення хоча б одного тягового електродвигуна, несправність приводу переміщення;

несправність вентилятора холодильника дизеля, тягового електродвигуна або випрямляючої установки;

несправність автостопу, автоматичної локомотивної сигналізації або пристрою перевірки пильності машиніста;

несправність швидкостеміра та реєструючого пристрою;

несправність пристроїв поїзного радіозв'язку, у тому числі з начальником (механіком-бригадиром) пасажирського поїзда, а також і маневрового радіозв'язку;

несправність автозчіпних пристроїв;

несправність системи подачі піску;

несправність прожектора, буферного ліхтаря, освітлення, контрольного чи вимірювального приладу, акумуляторної батареї та пристроїв її підзарядки;

тріщина в хомуті, ресорній підвісці або корінному листі ресори, злам ресорного листа;

тріщина в корпусі букси;

несправність буксового або моторно-осьового підшипника;

відсутність або несправність передбаченої конструкцією пристрою запобігання від падіння деталей на колію;

тріщина або злам хоча б одного зуба тягової зубчастої передачі;

несправність кожуха зубчастої передачі, що спричиняє витікання мастила;

несправність захисного блокування високовольтної камери чи інших захисних блокувань, огорож;

відсутність блокуючих ключів чи несправність блокування пульту керування;

несправність струмоприймача;

несправність засобів пожежогасіння;

несправність пристроїв захисту від струмів короткого замикання, перевантаження та перенапруження, аварійної зупинки дизеля;

поява стуку, стороннього шуму в дизелі;

несправність приладу живлення, запобіжного клапана, водопоказуючого приладу, протікання контрольної пробки вогневої коробки котла паровоза;

відсутність захисних кожухів електрообладнання.

12.5. Локомотиви, моторвагонний рухомий склад та спеціальний рухомий склад двічі на рік (весною та восени) повинні комісійно оглядатися відповідно до порядку, затвердженого наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України.

12.6. Локомотивні пристрої безпеки та поїзного радіозв'язку мають періодично оглядатися у контрольному пункті з перевіркою дії та регулюванням цих пристроїв.

Такі контрольні пункти мають бути в основних депо та депо для спеціального рухомого складу, а при потребі - в пунктах технічного обслуговування й обертання локомотивів та спеціального самохідного рухомого складу.

12.7. Встановлені на локомотивах та моторвагонному рухомому складі, а також на спеціальному самохідному рухомому складі манометри та запобіжні клапани мають бути запломбовані, а контрольні пробки на котлах паровозів мати тавро. На електровозах і тепловозах мають бути запломбовані також апарати й прилади, що реєструють витрати електроенергії та пального.

Пристрої електричного захисту, засоби пожежогасіння, пожежна сигналізація та автоматика на електровозах, тепловозах і моторвагонному рухомому складі, манометри, запобіжні клапани, повітряні резервуари на локомотивах і моторвагонному рухомому складі та парові котли на локомотивах підлягають випробуванню та огляду у визначені терміни.

12.8. Склад локомотивних бригад і порядок обслуговування ними локомотивів і моторвагонних поїздів встановлюються начальником залізниці залежно від типу локомотивів і моторвагонних поїздів, а також від місцевих умов на основі затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України систем обслуговування. Склад бригади спеціального самохідного рухомого складу встановлюється в залежності від його типу і призначення при умові виділення працівників для керування даним спеціальним самохідним рухомим складом і обслуговування його у транспортному режимі.

При електричній і тепловозній тязі однією локомотивною бригадою можуть обслуговуватися декілька локомотивів чи постійно з'єднаних секцій, що управляються з однієї кабіни.

Обслуговування моторвагонного поїзда, поїзних електровозів, тепловозів одним машиністом може проводитися з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України, а маневрових - з дозволу начальника залізниці.

Обслуговування одним машиністом моторвагонного поїзда, а також поїзного локомотива допускається тільки за наявності пристроїв автоматичної зупинки на випадок раптової втрати машиністом здатності до ведення поїзда.

Порядок обслуговування локомотивів одним машиністом, який забезпечує безпеку руху, встановлюється начальником залізниці залежно від місцевих умов.

12.9. Забороняється залишати на деповських коліях і коліях підприємств у робочому стані локомотиви, моторвагонний і спеціальний самохідний рухомий склад без нагляду працівника, який знає правила їх обслуговування і вміє їх зупинити, а на інших станційних коліях - без машиніста чи його помічника.

12.10. На кожному паровозі, що працює на твердому паливі, мають бути справні іскровловлюючі або іскрогасні прилади.

Технічне обслуговування та ремонт вагонів

12.11. Технічне обслуговування без відчеплення та з відчепленням і ремонт вагонів проводиться в пунктах технічного обслуговування, у вагонних депо і на заводах.

Під час технічного обслуговування перевіряється:

стан та зношеність вузлів та деталей і їх відповідність визначеним розмірам;

справність дії гальмового обладнання і автозчіпного пристрою;

стан і справність ходових частин (візків);

справність кузовів і котлів цистерн, що гарантує збереження вантажів, які перевозяться;

справність перехідних площадок, спеціальних підніжок і поручнів;

наявність і справність пристроїв, що запобігають падінню на колію деталей та обладнання рухомого складу.

Сумарний зазор між ковзунами з обох сторін візка у всіх типів 4-вісних вагонів, включно хопер-дозатори типу ЦНИИ-ДВЗ, повинен бути не більше 20 мм та не менш 4 мм, окрім хоперів ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкарів ВС-50, у яких зазор повинен бути не більше 12 мм та не менш 6 мм, а у думпкарів ВС-80, ВС-82, ВС-85 - не більше 20 мм і не менш 12 мм.

Зазори між ковзунами з'єднуючої та шкворневої балок з обох сторін одного кінця восьмивісної цистерни у сумі повинні бути не більше 15 мм та не менше 4 мм.

Забороняється подача під навантаження вантажів і посадку людей несправних вагонів і без подання їх до технічного обслуговування. Про визнання їх придатними має бути зроблений запис у спеціальному журналі.

Порожні вагони, що подаються під навантаження на станції, де немає пунктів технічного обслуговування, а також навантажені вагони, які планується використовувати на таких станціях під здвоєні операції, мають бути оглянуті, а в необхідних випадках і відремонтовані у найближчому пункті технічного обслуговування, що розміщується перед станцією навантаження.

Порядок подання вагонів до технічного обслуговування і повідомлення про їх придатність визначається начальником залізниці.

12.12. На станціях формування і розформування, під час прямування - на станціях, передбачених графіком руху поїздів, кожний вагон поїзда має пройти технічне обслуговування, а в разі виявлення несправності - відремонтований. На цих станціях організується безвідчипний ремонт вагонів.

На станціях, де немає пунктів технічного обслуговування, кожний вагон перед причепленням до поїзда має бути оглянутий і підготовлений для прямування до найближчої станції, що має пункт технічного обслуговування.

Порядок пред'явлення поїздів до технічного обслуговування і повідомлення про їх придатність, а також порядок огляду і ремонту вагонів перед причепленням до поїзда на станціях, де немає пунктів технічного обслуговування, визначаються начальником залізниці.

12.13. Працівники пунктів технічного обслуговування мають своєчасно, відповідно до технологічного процесу і графіка руху поїздів, проводити технічне обслуговування та ремонт вагонів.

Відповідальність за безпеку руху і проходження вагонів без відчеплення від поїздів у межах гарантійної ділянки несуть працівники зазначених пунктів. Гарантійні ділянки для вантажних поїздів устанавлюються: у межах однієї залізниці - начальником залізниці, у межах двох і більше заліниць - Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

ОРГАНІЗАЦІЯ РУХУ ПОЇЗДІВ

РОЗДІЛ 13

ГРАФІК РУХУ ПОЇЗДІВ

13.1. Основою організації руху поїздів є графік руху, який об'єднує діяльність усіх підрозділів і відображає план експлуатаційної роботи заліниць. Графік руху поїздів - непорушний закон для працівників залізничного транспорту, виконання якого є одним з найважливіших якісних показників роботи заліниць. Графік руху поїздів затверджується Генеральним директором Державної адміністрації залізничного транспорту України або його першим заступником.

Дотримання графіка руху поїздів і попередження його порушень має бути головним для всіх працівників, пов'язаних з організацією руху поїздів.

Рух поїздів за графіком забезпечується правильною організацією і виконанням технологічного процесу роботи станцій, депо, тягових підстанцій, пунктів технічного обслуговування та інших підрозділів заліниць, пов'язаних з рухом поїздів.

Порушення графіка руху поїздів не допускається. У виняткових випадках, коли внаслідок відмови технічних засобів або стихійного лиха відбувається порушення графіка руху поїздів, працівники всіх служб зобов'язані вживати оперативних заходів для введення у графік пасажирських та вантажних поїздів, що запізнюються, і забезпечувати їх безпечно проходження.

13.2. Графік руху поїздів має забезпечувати:

задоволення потреб у перевезенні пасажирів і вантажів;

безпеку руху поїздів;

найефективніше використання пропускної і провізної спроможності ділянок та переробної спроможності станцій;

раціональне використання рухомого складу;

дотримання встановленої тривалості безперервної роботи локомотивних бригад;

можливість виконання робіт з поточного утримання та ремонту колії, споруд, пристроїв СЦБ, зв'язку й електропостачання за безумовного дотримання вимог охорони праці.

13.3. Призначення та відміна поїздів здійснюються:

а) пасажирських далекого, місцевого і приміського сполучень, поштово-багажних і вантажно-пасажирських, що прямують у межах двох і більше залізниць, - Генеральним директором Державної адміністрації залізничного транспорту України або його заступником, а в межах однієї залізниці - начальником залізниці.

Начальнику залізниці надається право призначати і відмінити приміські поїзди, що курсують у межах залізниці;

б) військових, людських та прискорених вантажних поїздів, що прямують у межах двох або більше залізниць, - відповідно до порядку, встановленого Державною адміністрацією залізничного транспорту України, а в межах однієї залізниці - начальником залізниці;

в) відбудовних та пожежних поїздів, снігоочисників, локомотивів без вагонів, спеціального самохідного рухомого складу, господарчих та інших поїздів, не передбачених графіком руху, - поїзним диспетчером.

Призначення кожного поїзда, не передбаченого графіком руху, оголошується поїзним диспетчером із зазначенням порядку руху поїзда.

13.4. Кожному поїзду надається номер, що встановлюється графіком руху. Поїздам одного напрямку надаються парні номери, а поїздам зворотного напрямку - непарні.

Крім номера, кожному вантажному поїзду на станції формування надається індекс, що не змінюється до станції розформування.

Поїздам, що не передбачені графіком руху, номери надаються при їх призначенні.

13.5. Поїзди розподіляються на:

А. Позачергові - відбудовні, пожежні, снігоочисники, локомотиви без вагонів, спеціальний самохідний рухомий склад, призначені для відновлення нормального руху і для гасіння пожежі.

Б. Чергові - в порядку пріоритетності:

- 1) пасажирські швидкісні;
- 2) пасажирські швидкі;
- 3) пасажирські всіх інших найменувань;
- 4) поштово-багажні, військові, вантажно-пасажирські, людські та прискорені вантажні поїзди;
- 5) вантажні (наскрізні, дільничні, збірні, вивізні, передавальні), господарчі поїзди і локомотиви без вагонів.

В. Поїзди, що призначаються з особливих вимог, черговість яких встановлюється при призначенні.

13.6. Рух поїздів здійснюється за київським часом в 24-годинному обчисленні.

У службових приміщеннях, у парках колій станцій, на пасажирських платформах і в приміщеннях для пасажирів мають бути встановлені годинники. Встановлення, ремонт та утримання настінних і зовнішніх електричних годинників, що знаходяться в місцях роботи осіб, пов'язаних з рухом поїздів та обслуговуванням пасажирів, покладаються на працівників служби сигналізації та зв'язку.

РОЗДІЛ 14

РОЗДІЛЬНІ ПУНКТИ

14.1. Рух поїздів здійснюється із розмежуванням їх роздільними пунктами.

Роздільними пунктами є станції, роз'їзди, обгінні пункти та колійні пости, прохідні світлофори автоблокування, а також межі блок-ділянок за автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації та зв'язку.

14.2. Межами станції є:

на одноколійних ділянках - вхідні світлофори;

на двоколійних ділянках по кожній окремій головній колії з одного боку - вхідний світлофор, а з другого - сигнальний знак "Межа станції", встановлений на відстані не меншій ніж 50 м за останнім вихідним стрілочним переводом.

На двоколійних ділянках, обладнаних двостороннім автоблокуванням, а також, де встановлені вхідні світлофори для приймання поїздів по неправильній колії, межею станції по кожній окремій головній колії є вхідні світлофори.

14.3. Кожний роздільний пункт, допоміжний пост і пасажирський зупинний пункт повинен мати назву або номер. Назва має розміщуватися на пасажирській будівлі (будівлі поста) з фасаду, з обох сторін підходу поїзда, а при необхідності також на кінцях пасажирських платформ.

На пасажирських зупинних пунктах, розміщених на ділянках з інтенсивним рухом приміських поїздів, назва пункту, крім того, має вказуватись у декількох місцях вздовж пасажирської платформи.

14.4. Залізничні колії діляться на головні на перегонах, станційні (в тому числі головні на станціях) і спеціального призначення.

Всі колії в межах станційної території, за винятком тих, що передані у підпорядкування іншим службам та організаціям, перебувають в розпорядженні начальника станції.

14.5. На станціях кожна колія, стрілочний перевід, станційний пост централізації та стрілочний пост, а на перегонах кожна головна колія повинні мати номер.

Забороняється встановлювати однакові номери коліям, стрілочним переводам і постам у межах однієї станції. На станціях, що мають окремі парки, не допускається встановлювати однакові номери колій у межах одного парку.

Порядок нумерації колій і стрілочних переводів встановлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

РОЗДІЛ 15

ОРГАНІЗАЦІЯ ТЕХНІЧНОЇ РОБОТИ СТАНЦІЇ

Загальні вимоги

15.1. Порядок використання технічних засобів станції визначається технічно-розпорядчим актом, що регламентує безпечне і безперешкодне приймання, відправлення та проходження поїздів через станцію, безпеку внутрішньостанційної маневрової роботи і дотримання вимог техніки безпеки.

Порядок, що встановлюється технічно-розпорядчим актом, є обов'язковим для працівників усіх служб.

15.2. Технічно-розпорядчий акт станції складається начальником станції на підставі інструкції Державної адміністрації залізничного транспорту України й у повній відповідності з цими Правилами, Інструкцією з сигналізації та Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях.

Технічно-розпорядчий акт станції перевіряється помічником начальника (спеціалістом) відділу перевезень з безпеки руху і затверджується:

для станцій сортувальних і пасажирських, а також вантажних та дільничних позакласних і 1-го класу - начальником служби перевезень залізниці і, крім того, для зазначених станцій погоджується керівниками локомотивних та вагонних депо, дистанцій колії, сигналізації та зв'язку, електропостачання;

для решти станцій - начальником відділу перевезень дирекції залізничних перевезень (начальником служби перевезень залізниці).

До технічно-розпорядчого акта додаються масштабний або схематичний план станції, необхідні документи та інструкції.

Витяги з технічно-розпорядчого акта, а для чергового по станції - копії, засвідчені начальником станції, мають знаходитися в приміщеннях чергового по станції, маневрового диспетчера, чергових парків та сортувальних гірок, виконавчих постів централізації, стрілочних постів, чергового локомотивного депо та оглядачів вагонів. Витяги мають містити дані, необхідні для відповідних працівників.

Форма технічно-розпорядчого акта та інструкція з його складання розробляються та затверджуються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Експлуатація стрілочних переводів

15.3. Стрілки, розташовані на головних та приймально-відправних коліях, а також охоронні мають перебувати у нормальному положенні.

Нормальним положенням стрілок є:

вхідних на головних коліях станцій одноколійних ліній - напрямом з кожного кінця станції на різні колії;

вхідних на головних коліях станцій двоколійних ліній - напрямом на відповідні головні колії;

усіх інших на головних коліях перегонів та станцій, за винятком стрілок, що ведуть до запобіжного та вловлюючого тупиків, - напрямом на відповідні головні колії;

тих, що ведуть до запобіжних та вловлюючих тупиків, - напрямом до цих же тупиків.

На станціях малодіяльних ліній, де обслуговування двох стрілочних постів виконується одним черговим стрілочного поста, а також, де в штатному розкладі не передбачені працівники господарства служби перевезень, нормальне положення вхідних стрілок на головних коліях одноколійних ліній встановлюється начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Нормальне положення стрілок визначається знаком "плюс" у таблицях взаємозалежності положення стрілок і сигнальних показань світлофорів у маршрутах. Крім того, для станцій з нецентралізованими стрілками нормальне їх положення визначається в технічно-розпорядчому акті станції та витягах з нього. У необхідних випадках начальником станції встановлюється нормальне положення нецентралізованих стрілок, що не включені в залежність від сигналів та маршрутів і ведуть до станційних колій, визначених для стоянки відбудовних та пожежних поїздів, вагонів з небезпечними вантажами класу І (вибухові матеріали) тощо.

Установлене нормальне положення позначається на станинах стрілок і на кожухах приводів стрілок електричної централізації.

Стрілки в інше положення можуть переводитися за умов:

приготування маршрутів для приймання і відправлення поїздів;

маневрової роботи;

зайнятості колій рухомим складом;

необхідності огороження місць перешкод та виконання робіт на станційних коліях;
очищення, перевірки та ремонту стрілок.

На станціях з електричною централізацією встановлення стрілок у нормальне положення необов'язкове, за винятком стрілок, що ведуть до запобіжних та вловлюючих тупиків, скидальних стрілок, що мають встановлюватися в нормальне положення пристроями автоматичного повернення, а при їх відсутності - черговим по станції.

15.4. Стрілочний перевід, укладений на перегоні, приписується до однієї з сусідніх станцій, або біля місця відгалуження влаштовується пост.

Порядок технічного обслуговування, освітлення, охорони цих стрілочних переводів, а також порядок зберігання ключів від стрілок встановлюється начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці) і відображається в технічно-розпорядчому акті станції.

15.5. Кожний пост управління стрілками і сигналами має перебувати у підпорядкуванні тільки одного працівника, який є відповідальним за переведення стрілок, що знаходяться в його підпорядкуванні, і сигналів, а також за безпеку руху: станційний пост централізації - у підпорядкуванні чергового по станції, виконавчий - оператора поста централізації, стрілочний пост - чергового стрілочного поста, пост централізації механізованої та автоматизованої сортувальної гірки - чергового гірки або оператора.

На станціях дозволяється обслуговувати два стрілочних пости одному черговому стрілочного поста, а окремі стрілки і пости - безпосередньо черговому по станції. Перелік таких станцій визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці). Порядок обслуговування таких стрілок і постів визначається технічно-розпорядчим актом станції.

На станціях, що розміщені на ділянках з диспетчерською централізацією, відповідальним за переведення стрілок і управління сигналами є поїзний диспетчер.

15.6. Для контролю за роботою чергових стрілочного поста на станціях у залежності від колійного розвитку, характеру та обсягів маневрової роботи призначаються старші чергові стрілочного поста. На станціях, перелік яких встановлюється начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці), старші чергові стрілочного поста можуть призначатися безпосередньо для обслуговування поста або одночасно для обслуговування поста і контролю за роботою інших чергових стрілочних постів, які розташовані в стрілочному районі. На центральні пости диспетчерської централізації та станційні пости централізації на станціях, крім поїзних диспетчерів або чергових по станціях, можуть призначатись оператори поста централізації.

15.7. Перед прийманням та відправленням поїзда мають замикатися стрілки, що безпосередньо належать до маршруту приймання та відправлення, а також охоронні.

Переведення централізованих стрілок у разі підготування маршруту для приймання та відправлення поїздів виконується черговим по станції або за його вказівкою оператором поста централізації. Переведення та замикання нецентралізованих стрілок у разі готування маршруту для приймання та відправлення поїздів виконується черговим стрілочного поста, старшим черговим стрілочного поста або черговим по станції при обслуговуванні ним стрілок.

15.8. Ключі від замкнених в маршрутах приймання та відправлення поїздів нецентралізованих стрілок, що не обладнані ключовою залежністю, мають зберігатись у чергового по станції або у старшого чергового стрілочного поста, а обладнаних - у виконавчому апараті стрілочного поста або в розпорядчому апараті чергового по станції.

Ключі від замкнених стрілок, що не обладнані ключовою залежністю, на перегонах, а також на приймально-відправних коліях проміжних станцій, за умов зайнятості цих колій складами (без локомотивів) або окремими вагонами, мають зберігатись у чергового по станції. Порядок зберігання ключів від інших найвідповідальніших стрілок (що ведуть на колії, які виділені для стоянки вагонів з небезпечними вантажами класу І (вибухові матеріали), відбудовних та пожежних поїздів, стрілок-з'їждень між головними коліями, вловлюючих тупиків тощо) і перелік цих стрілок по кожній станції встановлюються у технічно-розпорядчому акті станції.

15.9. Переведення стрілок під час маневрових переміщень виконується сигналістами або черговими стрілочного поста за розпорядженням особи, яка керує маневрами.

У разі маневрових переміщень на станціях з електричною централізацією переведення стрілок здійснюється черговим по станції або оператором поста централізації. У випадку передачі стрілок з центрального на місцеве управління, а також за виконання маневрів на нецентралізованих стрілках, що не обслуговуються черговими стрілочного поста, допускається переведення стрілок працівниками локомотивних бригад, складачами поїздів, кондукторами, черговими парків, черговими по станціях, начальником станції, приймальниками-здавальниками вантажів та багажу, працівниками локомотивного, вагонного депо та іншими. Перелік станцій з зазначенням номерів таких стрілок, а також працівників, яким дозволяється їх переведення при виконанні маневрів, і порядок переведення стрілок встановлюються начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

До переведення централізованої стрілки працівник, який її обслуговує, повинен відповідно до порядку, що встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи, переконатися в тому, що стрілочний перевід не зайнятий рухомим складом.

15.10. За необхідності виконання ремонтних робіт на стрілочному переводі, сигналіст або черговий стрілочного поста (старший черговий стрілочного поста) може допустити до виконання ремонту працівників дистанції колії або дистанції сигналізації та зв'язку тільки за дозволом чергового по станції.

Після закінчення ремонту сигналіст, черговий стрілочного поста (старший черговий стрілочного поста) зобов'язані переконатися в можливості безпечного руху через стрілочний перевід і доповісти про це черговому по станції.

15.11. Стрілочні переводи на станційних коліях, в тому числі стрілочні переводи на примиканні колій, що передаються у підпорядкування інших служб та організацій, перебувають в розпорядженні начальника станції.

Стрілочні переводи на коліях інших служб та установ перебувають в розпорядженні начальників відповідних підрозділів залізниць та установ.

Начальники станцій і відповідних підрозділів повинні забезпечити утримання стрілочних переводів, що знаходяться в їх розпорядженні, у чистому та справному стані, а також чистоту, справність дії та добре освітлення стрілочних покажчиків.

15.12. Контроль технічного стану, закріплення та заміна окремих болтів як на централізованих, так і на нецентралізованих стрілочних переводах здійснюється працівниками дистанції колії.

Чищення та змащування здійснюється:

нецентралізованих стрілочних переводів - черговими стрілочних постів, які їх обслуговують;

централізованих стрілочних переводів - працівниками дистанції колії.

Порядок чищення та змащування стрілочних переводів, що не перебувають у віданні чергових стрілочних постів, визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Проведення маневрів

15.13. Маневри на станційних коліях мають здійснюватися за розпорядженням тільки одного з працівників - чергового по станції, маневрового диспетчера, чергового сортувальної гірки або парку, а на ділянках, що обладнані диспетчерською централізацією, - поїзного диспетчера. Розподіл обов'язків по розпорядженню маневрами визначається в технічно-розпорядчому акті станції.

15.14. Основним засобом передачі вказівок у маневровій роботі має бути радіозв'язок, а в необхідних випадках - пристрої двостороннього паркового зв'язку.

Подання сигналів у маневровій роботі дозволяється ручними сигнальними приладами.

15.15. Забороняється машиністу локомотива, спеціального самохідного рухомого складу, які виконують маневри, приводити в рух локомотив або спеціальний самохідний рухомий склад без отримання вказівки керівника маневрів особисто, через радіозв'язок, пристрої двостороннього паркового зв'язку або сигналу, що подається ручними сигнальними приладами. Крім вказівки або сигналу керівника маневрів, до виїзду на стрілки централізованих маневрових маршрутів машиніст повинен переконатися в наявності показання маневрового світлофора, що дозволяє рух, а на нецентралізовані стрілки - одержати від чергового стрілочного поста сигнал або повідомлення (особисто, через радіозв'язок, пристрої двостороннього паркового зв'язку) про готовність стрілок до маневрових переміщень. За відсутності маневрових світлофорів перед виїздом на централізовані стрілки машиніст повинен отримати повідомлення про готовність стрілок для маневрових переміщень від чергового по станції (особисто, через радіозв'язок, пристрої двостороннього паркового зв'язку або передане через керівника маневрів).

На станціях з електричною централізацією стрілок і сигналів у випадках передачі стрілок з центрального на місцеве управління виїзд на стрілки дозволяється за вказівкою або сигналом працівника, на якого покладено переведення цих стрілок.

Основні положення використання пристроїв радіозв'язку та двостороннього паркового зв'язку за умови маневрової роботи передбачаються Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

15.16. Маневри здійснюються зі швидкістю не більше як:

60 км/год. - за умови прямування вільними коліями окремих локомотивів і локомотивів з вагонами, що причеплені позаду, з включеними та випробуваними автогальмами;

40 км/год. - за умови руху локомотива з вагонами, що причеплені позаду, а також при слідуванні одиночного спеціального самохідного рухомого складу або з причепленими до нього позаду вагонами, по вільних коліях;

25 км/год. - за умови руху вагонами вперед по вільних коліях, а також відбудовних і пожежних поїздів;

15 км/год. - за умови руху з вагонами, що зайняті людьми, а також з негабаритними вантажами бокової та нижньої негабаритності 4-го, 5-го та 6-го ступенів;

5 км/год. - за умови маневрів поштовхами, у разі прямування одного відцепу вагонів до іншого в підгірковому парку;

3 км/год. - за умови підходу локомотива або спеціального самохідного рухомого складу (з вагонами або без них) до вагонів, а також у разі підходу до інших відцепів з вантажами окремих категорій.

Швидкість пересування рухомого складу на вагонних вагах залежно від конструкції ваг визначається в технічно-розпорядчому акті станції.

Швидкість розпуску вагонів на сортувальних гірках за умов різних сигналів гіркових світлофорів, а також умов, що забезпечують безпеку руху та збереження рухомого складу, визначаються начальником залізниці залежно від технічного обладнання гірок та місцевих умов.

Маневри поштовхами та розпуск з сортувальної гірки вагонів з вантажами окремих категорій, зазначених у Правилах перевозок грузів і Правилах перевозок небезпечних грузів по залізничних дорогах, які тимчасово діють відповідно до наказу Міністерства транспорту України від 08.05.98 N 174, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 26.05.98 за N 346/2786, згідно з Правилами перевезення вантажів, рефрижераторних вагонів та секцій, мають виконуватися з особливою обережністю відповідно до порядку, що визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

15.17. Маневри на головних коліях або з перетинанням їх, а також з виходом за вихідні стрілки можуть допускатися у кожному випадку тільки з дозволу чергового по станції за умови закритих відповідних вхідних світлофорів, що відгороджують вхід на колії та стрілки, на яких виконуються маневри.

Забороняються маневри з виходом состава за межі станції на перегін на одноколійних і на неправильній колії на двоколійних ділянках без наказу поїзного диспетчера і усної згоди чергового по сусідній станції та без встановленого дозволу, що видається машиністу. Маневри з виходом состава за межі станції правильною колією на двоколійних ділянках дозволяються за згодою поїзного диспетчера за усним дозволом чергового по станції.

На станціях, де на щоглі вхідного світлофора в бік осі станції є спеціальний маневровий світлофор, вихід маневруючого состава за межі станції виконується за його сигналом.

15.18. Маневри на станційних коліях, розташованих на ухилах, де створюється небезпека виходу рухомого складу на перегін, виконуються з постановкою локомотива з боку ухилу з ввімкненням і випробуванням автогальм вагонів. За неможливості постановки локомотива з боку ухилу маневри на таких коліях мають виконуватися шляхом осаджування, автогальма вагонів мають бути включені та випробувані. Порядок виконання маневрів, який забезпечує безпеку руху на станціях, що мають такі колії, встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи і зазначається в технічно-розпорядчому акті станції.

15.19. На станціях, що мають гіркові пристрої для сортування вагонів, маневри виконуються відповідно до інструкцій, що затверджені начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Забороняється виконувати маневри поштовхами і розпускати з гірки:

вагони, що зайняті людьми, крім вагонів з провідниками (командами), які супроводжують вантажі;

вагони з вантажами окремих категорій, зазначених у Правилах перевозок грузів і Правилах перевозок небезпечних грузів по залізничних дорогах;

платформи та піввагони, що завантажені вантажами бокової та нижньої негабаритності 4-го, 5-го, 6-го ступенів і вантажами з верхньою негабаритністю 3-го ступеня, завантажені транспортери;

локомотиви в недіючому стані, моторвагонний рухомий склад, состави рефрижераторних поїздів, пасажирські вагони, крани на залізничному ході;

вагони і спеціальний рухомий склад, що мають трафарет "З гірки не спускати";

вагони з несправностями, що загрожують безпеці руху.

Зазначений рухомий склад може прямувати через сортувальну гірку тільки з маневровим локомотивом.

15.20. Забороняється пропускати через сортувальні гірки:

завантажені та порожні транспортери, що мають 12 і більше осей, завантажені транспортери зчпного типу вантажопідйомністю 120 т за наявності в зчепі однієї чи двох проміжних платформ, а також рухомий склад, що має трафарет "Через гірку не пропускати".

15.21. Рухомий склад на станційних коліях має розміщуватися в межах, що позначені граничними стовпчиками.

Состави поїздів, що стоять на станційних коліях без локомотива, локомотиви та моторвагонний рухомий склад у неробочому стані, а також вагони і спеціальний рухомий склад мають бути надійно закріплені від виходу гальмовими башмаками, ручними гальмами або іншими засобами закріплення, що визначаються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Порядок закріплення вагонів і составів визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи і зазначається в технічно-розпорядчому акті станції з врахуванням місцевих умов.

У вагонів, що стоять на станції й не зайняті під вантажними операціями, а також не знаходяться під очищенням, дезинфекцією та в ремонті, двері мають бути замкнені.

15.22. Вагони з вантажами окремих категорій, зазначених у Правилах перевозок грузів і Правилах перевозок небезпечних грузів по залізничних дорогах, при виконанні маневрів повинні мати відповідне прикриття від паровоза, що працює на твердому паливі, з вагонів з безпечними вантажами або з порожніх вагонів.

Вагони з небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) та цистерни зі зрідженими газами за умов їх стоянки на станції поза поїздами, за винятком тих, що знаходяться з метою накопичення на коліях сортувальних парків, мають розміщуватися на особливих коліях. Такі вагони мають бути зчеплені, надійно закріплені від виходу і огорожені переносними сигналами зупинки.

Стрілки, що ведуть на колії стоянки таких вагонів, встановлюються в положення, що унеможливує заїзд на цю колію.

При перебуванні вагонів з небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) та цистерн зі зрідженими газами під накопиченням на коліях сортувальних парків, слід вжити особливих запобіжних заходів, що встановлені Правилами перевозок грузів, Правилами перевозок небезпечних грузів по залізничних дорогах та Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, затвердженою наказом Міністерства транспорту України від 08.07.95 N 260.

15.23. Рухом локомотива, що виконує маневри, повинен керувати тільки один працівник - керівник маневрів, який відповідає за правильне їх виконання.

Керівник маневрів зобов'язаний:

довести план маневрової роботи до локомотивної бригади;

точно та своєчасно виконувати завдання щодо маневрової роботи;

забезпечувати правильне розташування та узгодженість дій усіх працівників, які беруть участь у виконанні маневрів, на основі ознайомлення їх з планом та способами виконання майбутньої маневрової роботи;

формувати поїзди в точній відповідності з вимогами цих Правил і відповідних інструкцій та вказівок Державної адміністрації залізничного транспорту України;

організувати маневрову роботу так, щоб були забезпечені безпека руху, особиста безпека працівників, які зайняті на маневрах, збереження рухомого складу та вантажу. Маневри з вагонами, що зайняті людьми, негабаритними та небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали), виконувати з особливою обережністю.

На станціях в залежності від колійного розвитку, характеру та обсягу маневрової роботи колії розподіляються на маневрові райони.

На проміжних станціях маневрова робота може виконуватися під керівництвом головного кондуктора, роз'їзного складача або працівника, який виконує їх обов'язки.

Маневровими переміщеннями локомотива, що не обслуговується складальною бригадою або головним кондуктором, керує працівник, який має право очолювати здійснення маневрів у цьому районі, або, за його вказівкою, сигналів (черговий стрілочного поста). Маневрові переміщення спеціального самохідного рухомого складу по станційних коліях проводяться у відповідності з Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України. Швидкість переміщення самохідного рухомого складу з причепленими до них вагонами або платформами, а також кількість їх, установлюється у відповідності з вимогами інструкції з його експлуатації.

15.24. Локомотивна бригада в разі виконання маневрів зобов'язана:

точно та вчасно виконувати завдання на маневрову роботу;

уважно стежити за сигналами, що подаються, точно та вчасно виконувати сигнали та вказівки про переміщення;

уважно стежити за людьми, які знаходяться на коліях, положенням стрілок та розміщенням рухомого складу;

забезпечувати безпеку виконання маневрів та збереження рухомого складу.

15.25. Локомотивні бригади, які працюють зі збірними, вивізними та передавальними поїздами, а також виділені для проведення маневрової роботи кондуктори та складальні бригади повинні знати порядок маневрової роботи на станції, що зазначений в технічно-розпорядчому акті. Порядок ознайомлення локомотивних та складальних бригад і кондукторів з умовами маневрової роботи, зазначеними у технічно-розпорядчому акті станцій, визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Формування поїздів

15.26. Поїзди мають формуватися відповідно до цих Правил, графіку руху та плану формування поїздів. Норми ваги й довжини вантажних поїздів за напрямками і за кожною ділянкою визначаються графіком руху та планом формування поїздів і мають відповідати типу локомотива, профілю колії на ділянках обертання поїздів та корисній довжині приймально-відправних колій на станціях цих ділянок, а на електрифікованих ділянках - умовам електропостачання.

Порядок формування та пропускання довгосоставних поїздів, великовагових, з'єднаних поїздів, а також вантажних поїздів підвищеної ваги й довжини визначається начальником залізниці відповідно до інструкції Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Норми ваги і довжини пасажирських поїздів далекого і місцевого сполучення і порядок розміщення вагонів у них зазначаються в книжках розкладу руху поїздів.

Порядок причеплення до пасажирських поїздів вагонів понад норми і прямування довгосоставних пасажирських поїздів встановлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Вага та довжина поїздів визначаються згідно з таблицями, що затверджені Державною адміністрацією залізничного транспорту України. Ці таблиці вміщуються в книжках розкладу руху поїздів.

15.27. Забороняється ставити в поїзди:

вагони несправні, що загрожують безпеці руху та стан яких не забезпечує збереження вантажів, що перевозяться;

вагони, що завантажені понад їх вантажопідйомність;

платформи та піввагони, що завантажені з порушенням технічних умов навантаження та кріплення вантажу на відкритому рухомому складі;

вагони, що мають ресори, які прогнулися, що спричиняє перекіс кузова або удари рами і кузова вагона об ходову частину, а також вагони з несправною покрівлею, що створює небезпеку відриву її листів;

вагони, що мали сходи з рейок або були в поїзді, який потрапив у катастрофу, до їх огляду та визнання придатними для руху;

вагони, що не мають трафарету про виконання встановлених видів ремонту, за винятком вагонів, які прямують за особливими документами (як вантаж на своїх осях);

власні вагони підприємств та організацій, що не мають права виходу на колії Державної адміністрації залізничного транспорту України;

фітингові платформи, що завантажені великотоннажними контейнерами, у разі відсутності або знаходження в неробочому стані хоча б одного фітингового упора;

платформи, транспортери та піввагони з негабаритним вантажем, якщо не буде особливих вказівок про рух цих вагонів;

платформи з незакритими бортами, за винятком випадків, передбачених спеціальними інструкціями Державної адміністрації залізничного транспорту України, вагони з незакріпленими бункерами, цистерни, хопери, зерновози, цементовози та подібний рухомий склад з відкритими кришками завантажувально-вивантажувальних верхніх і нижніх пристроїв;

піввагони з відчиненими дверима і люками або люками, зачиненими на одну закидку запірною механізмом;

порожні криті вагони з відчиненими й незамкненими на дверну закидку дверима, з незнятими реквізитами кріплення, що виходять за межі габариту, вагони для перевезення нафтобітуму з неочищеними від бітуму колісними парами по колу катання.

15.28. Допускається причіплювати до пасажирських поїздів далекого і місцевого сполучень несучільнометалеві вагони службово-технічного призначення.

У всіх пасажирських поїздах у першому та останньому вагонах крайні торцеві двері мають бути замкнені, а перехідні площадки закріплені в піднятому стані.

15.29. Забороняється ставити в пасажирські та поштово-багажні поїзди:

вагони з небезпечними вантажами;

вагони з закінченими термінами періодичного ремонту або з закінченими термінами єдиної технічної ревізії.

Як виняток у пасажирські поїзди (крім швидкісних і швидких) можуть бути поставлені, з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту при прямуванні поїзда в межах двох і більше залізниць або з дозволу начальника залізниці - в межах однієї залізниці, вантажні вагони:

чотирьохвісні криті;

цистерни для перевезення молока;

автономні рефрижераторні;

для перевезення живої риби.

При цьому до пасажирського поїзда дальнього сполучення допускається причеплювати не більше одного вантажного вагона або двохвагонної секції для перевезення живої риби, до поїзда місцевого або приміського сполучення - не більше трьох вагонів.

У поштово-багажні поїзди допускається, з дозволу Головного пасажирського управління Державної адміністрації залізничного транспорту, ставити вантажні вагони, що вказані в цьому пункті, для причеплення до пасажирських поїздів, а також спеціалізовані вагони: термоси, рефрижераторні п'ятивагонні секції та окремі вагони рефрижераторних секцій, криті чотирьохвісні для легковагих вантажів і суцільнометалеві (ЦМГВ) у кількості не більше шести вагонів. Допускається поставлення, при потребі, у поштово-багажні поїзди й інших вантажних вагонів з дозволу та у відповідності з порядком, встановленим Державною адміністрацією залізничного транспорту. Допускається на окремих ділянках з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України причіплювати до електропоїздів та дизель-поїздів не більше одного пасажирського або критого вантажного вагона.

Конструкція й технічний стан причіпних вантажних вагонів та кріплення в них вантажів мають відповідати вимогам надійності і забезпечувати безпечний рух пасажирського і поштово-багажного поїздів.

Швидкість руху пасажирських і поштово-багажних поїздів, до яких включено рухомий склад інших конструкцій та типів, не повинна перевищувати швидкість руху, встановлену для цього рухомого складу.

15.30. Розміщення вагонів у поштово-багажних поїздах проводиться в порядку, визначеному для пасажирських поїздів, а у вантажно-пасажирських - у порядку, визначеному для вантажних поїздів.

15.31. Забороняється ставити у вантажно-пасажирські поїзди вагони з небезпечними вантажами, а також порожні цистерни з-під зріджених газів. Як виняток, на малодіяльних дільницях, де жодні інші поїзди, крім вантажно-пасажирських, не обертаються, може допускатися поставлення до них вагонів з небезпечними вантажами (за винятком вагонів з небезпечними вантажами класу I (вибухові матеріали) з дозволу начальника залізниці та відповідно до визначеного ним порядку.

15.32. Формування вантажних поїздів здійснюється без добирання вагонів за кількістю осей і вагою.

При формуванні великовагових і довгосоставних поїздів легковагові і порожні вагони повинні ставитись в останню третину поїзда. При формуванні вантажних поїздів установлені довжини і ваги порожні вагони (цистерни, хопери-цементовози, хопери-мінераловози, хопери-зерновози, довгобазові та вагони-термоси) повинні ставитись в останню третину поїзда.

Формування поїздів, що будуть перетинати гірські перевали, визначається начальником залізниці.

У збірних поїздах вагони добираються групами за станціями призначення, а збірно-роздавальні вагони ставляться однією групою.

Моторвагонний рухомий склад в разі проходження в ремонт чи з ремонту ставиться у хвіст вантажного поїзда однією групою.

Вагони з небезпечними вантажами ставляться у вантажні поїзди у відповідності з умовами перевезень, встановленими "Правилами перевозок грузов" і "Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам".

15.33. Пасажи́рські та вантажні вагони, що зайняті людьми, крім службових і з провідниками (командами), які супроводжують вантажі, ставляться у вантажні поїзди однією групою і повинні мати прикриття від локомотива, відкритого рухомого складу з рейками, балками, колодами й іншими подібними вантажами, що можуть зрушитись від різких поштовхів та зупинок, і з хвоста поїзда не менше одного вагона.

Порядок перевезення людей у вантажних поїздах визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

15.34. Забороняється ставити в людські поїзди вагони з небезпечними вантажами, а також порожні цистерни з-під зріджених газів.

Порядок постановки вагонів з небезпечними вантажами у військові людські поїзди визначається "Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам" і спеціальними положеннями Державної адміністрації залізничного транспорту України.

15.35. При постановці у вантажні поїзди вагонів, що зайняті людьми, а також вагонів з вантажами окремих категорій, що вимагають особливої обережності, вони повинні мати відповідне прикриття. Розміщення у вантажних поїздах вказаних вагонів виконується у відповідності з порядком, встановленим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, затвердженою наказом Міністерства транспорту України від 08.07.95 N 260, відповідно до "Правил перевозок грузов", "Правил перевозок опасных грузов по железным дорогам" та інших нормативних актів, що діють на залізницях України.

15.36. Порядок розміщення та прямування у поїздах вагонів з негабаритними вантажами і спеціального рухомого складу визначається інструкціями Державної адміністрації залізничного транспорту України.

15.37. У господарчих поїздах, які прямують з роботою на перегоні, для проїзду кондукторів та керівників робіт мають ставитися вагони з перехідними площадками згідно з порядком, що визначений начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Порядок включення гальм у поїзда

15.38. У залежності від технічного оснащення рухомого складу, в тому числі спеціального рухомого складу, гальмовими засобами Державна адміністрація залізничного транспорту України визначає:

єдине найменше гальмове натиснення на кожні 100 т ваги для вантажних і пасажирських поїздів та найбільший провідний спуск, на якому допускається рух поїздів із встановленими максимальними швидкостями;

залежність між швидкістю руху, величиною ухилу, гальмовим натисненням та гальмовою пугттю;

розрахункові норми натиснення гальмових колодок на осі рухомого складу, в тому числі спеціального рухомого складу, норми забезпечення поїздів ручними гальмами та інші дані, потрібні для виконання гальмових розрахунків.

Визначені норми та дані поміщаються у книжках розкладу руху поїздів і відповідних інструкціях Державної адміністрації залізничного транспорту України.

15.39. Швидкості руху поїздів на ділянках, що визначені у графіку, узгоджуються Державною адміністрацією залізничного транспорту України і оголошуються наказом начальника залізниці.

15.40. У пасажирських поїздах до автогальмової мережі мають включатися всі вагони з автогальмами пасажирського типу, а у вантажних і господарчих поїздах - усі вагони і спеціальний рухомий склад з автогальмами вантажного типу.

Пасажирські поїзди мають експлуатуватися на електропневматичному гальмуванні. При включенні у пасажирські поїзди вагонів габариту РІЦ дозволяється прямування цих поїздів на пневматичному гальмуванні згідно з порядком, що визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

У всіх поїздах автогальма всіх локомотивів та тендерів паровозів (окрім тендерів, що прямують у непрацюючому стані й не мають порожнього режиму гальмування), а також спеціального самохідного рухомого складу мають включатися до автогальмової мережі.

Порядок сумісного включення вагонів з автогальмами пасажирського і вантажного типу в автогальмову мережу в усіх поїздах, а також порядок включення повітророзподільників вагонів, локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу на відповідний режим гальмування визначаються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

У вантажні і господарчі поїзди може ставитися рухомий склад, що не має гальм, але не більше 8 осей в одній групі, а в хвості поїзда перед останніми двома вагонами - не більше 4 осей. Останні два вагони мусять мати справно діючі ввімкнені автогальма.

15.41. Випробування автогальм у поїздах здійснюється:

повне - з перевіркою стану гальмової магістралі та дії гальм у всіх вагонах:

на станціях формування перед відправленням поїзда;

після зміни локомотива та в разі причеплення його при зміні напрямку руху поїзда, на станціях, які розділяють суміжні гарантійні ділянки прямування вантажних поїздів при технічному обслуговуванні состава без зміни локомотива;

перед видачею моторвагонного поїзда з депо чи після відстою його без бригади на станції;

на станціях, що передують перегонам із затяжними спусками; перед затяжними спусками 0,018 та крутішими повне випробування проводиться з десятихвилинною витримкою у загальмованому стані. Перелік таких станцій визначається начальником залізниці.

Повне випробування електропневматичних гальм проводиться на станціях формування та обертання пасажирських поїздів від стаціонарних пристроїв чи поїзного локомотива.

Скорочене - випробування з перевіркою стану гальмової магістралі за дією гальм у двох хвостових вагонах:

після причеплення поїзного локомотива до состава, якщо попередньо на станції було виконане повне випробування автогальм від компресорної установки чи локомотива;

після зміни кабіни управління моторвагонного поїзда та після зміни локомотивних бригад, коли локомотив від поїзда не відчіплюється;

щоразу після роз'єднання рукавів у составі поїзда, перекриття кінцевого крана у составі після з'єднання рукавів внаслідок причеплення рухомого складу (в останньому випадку з перевіркою дії гальм на кожному вагоні, що причіплюється);

у пасажирських поїздах після стоянки поїзда більше 20 хвилин, у разі падіння тиску в головних резервуарах нижче зарядного тиску гальмівної магістралі, після зміни кабіни управління чи після передачі управління машиністу другого локомотива на перегоні після зупинки поїзда в зв'язку з неможливістю подальшого управління рухом поїзда з головної кабіни;

у вантажних поїздах, якщо під час стоянки поїзда відбулося самовільне спрацювання автогальм чи зміна щільності гальмової магістралі більше ніж на 20 % від тієї, що зазначається у довідці форми ВУ-45;

у вантажних поїздах після їх стоянки більше 30 хвилин.

Скорочене випробування електропневматичних гальм проводиться у пунктах зміни локомотива, локомотивних бригад та під час причеплення вагонів з перевіркою дії гальм кожного вагона, що був причеплений.

Після виконання повного чи скороченого випробування гальм, окрім того, на шляху прямування має виконуватися перевірка дії гальм у порядку, що визначений відповідною інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Порядок включення в автогальмову мережу вагонів у поїздах підвищеної ваги та довжини і з'єднаннях, спеціального рухомого складу у складі вантажних і господарчих поїздів, а також випробування автогальм у таких поїздах визначається відповідними інструкціями Державної адміністрації залізничного транспорту України.

15.42. Після повного випробування автогальм у поїзді оглядач вагонів вручає машиністу ведучого локомотива довідку форми ВУ-45 про забезпечення поїзда гальмами та справність їх дії. У довідці на поїзд зазначається номер хвостового вагона, того, біля якого зустрілися оглядачі, та час її видачі.

Про кожне повне випробування автогальм у моторвагонних поїздах робиться запис у журналі його технічного стану.

Після кожного скороченого випробування автогальм оглядач вагонів, а там, де ця посада не передбачена, черговий по станції, головний кондуктор чи складач поїздів робить відмітку про скорочене випробування автогальм (включаючи відмітку про зміни состава, що сталися) у довідці форми ВУ-45, яку має машиніст.

У випадку, якщо у скороченому випробуванні автогальм не спрацюють гальма хоча б одного з двох хвостових вагонів, працівник, якому доручено випробування автогальм, зобов'язаний вжити заходів, щоб не допустити відправлення поїзда.

На станціях, де посада оглядача вагонів не передбачена, до перевірки дії автогальм у пасажирських поїздах залучаються провідники вагонів, а у вантажних - працівники, яких навчили виконувати операції з випробування автогальм (перелік посад визначається начальником залізниці).

Порядок спільних дій локомотивної бригади та провідників вагонів пасажирського поїзда після зупинки тривалістю понад 20 хвилин на перегонах і непередбачених розкладом зупиночних пунктах, порядок включення в автогальмову мережу вагонів у поїздах підвищеної маси і довжини, а також з'єднаних та порядок випробування автогальм у таких поїздах визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

15.43. Для перевірки (з розшифровкою швидкостемірних стрічок) режимів управління гальмами у поїздах мають застосовуватися гальмовипробувальні вагони. Порядок перевірки визначається: для вантажних та місцевих пасажирських поїздів - начальником залізниці, пасажирських поїздів далекого сполучення - Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Спорядження та обслуговування поїздів

15.44. Пасажирські, поштово-багажні, вантажно-пасажирські, військові та людські поїзди забезпечуються протипожежними засобами, засобами для надання першої медичної допомоги.

Состави пасажирських поїздів обладнуються радіостанціями для зв'язку начальника (механіка-бригадира) з машиністом поїзда.

Норми та порядок забезпечення поїздів зазначеними засобами затверджуються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

15.45. Локомотиви мають бути забезпечені двома переносними радіостанціями, засобами пожежогасіння, необхідними сигнальними пристроями, інструментами та іншим інвентарем згідно з нормами, що затверджені Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

У випадку обладнання локомотива дводіапазонною або тридіапазонною радіостанцією достатньо мати на локомотиві одну переносну радіостанцію.

Локомотиви та моторвагонні поїзди, крім того, мають бути забезпечені чотирма гальмовими башмаками на випадок необхідності закріплення состава на перегоні.

На ділянках з ухилом, крутішим 0,012, порядок закріплення состава вантажного та вантажно-пасажирського поїзда на перегоні у випадку псування автогальм визначається начальником залізниці.

Спеціальний самохідний рухомий склад повинен бути забезпечений приладами, пристроями та інвентарем у відповідності з переліком та нормами, що встановлені Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

15.46. Поїзд обслуговується локомотивною бригадою або бригадою для керування спеціальним самохідним рухомим складом у транспортному режимі. Пасажирський поїзд, крім того, обслуговується провідниками вагонів та іншими працівниками відповідно до вказівок Державної адміністрації залізничного транспорту України.

На поїзди, з якими проводять маневрові роботи на проміжних станціях, для керівництва цими роботами згідно з вказівкою начальника дирекції залізничних перевезень (начальника залізниці) може призначатися головний кондуктор (складач поїздів) чи кондукторська (складальна) бригада. Керівництво переміщенням господарчих поїздів на перегоні здійснюється керівником робіт чи особою, яку він уповноважив. Обов'язки цих працівників визначаються Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи.

Для відпочинку локомотивних бригад та кондукторів у пунктах обертання мають бути спеціальні приміщення.

Постановка локомотивів у поїзди

15.47. Діючі електровози та тепловози ставляться у голові поїзда та управляються машиністом з передньої кабіни. Тепловози, що мають одну кабіну управління, та паровози ставляться у голові поїзда для руху переднім ходом.

У поїздах, що прямують з двома чи трьома діючими локомотивами по всій ділянці обертання, у голові поїзда ставиться локомотив, що має більш потужні компресори (пароповітряні насоси). Порядок постановки діючих локомотивів у поїздах підвищеної ваги та довжини, а також причеплення до поїздів діючих локомотивів, які прямують на частину ділянки, та умов їх обертання, що забезпечують безпеку руху, встановлюються начальником залізниці.

Для маневрових переміщень локомотивів з двома та більше кабінами управління чи тих, що працюють за системою багатьох одиниць, начальник залізниці залежно від місцевих умов визначає порядок управління локомотивом, що гарантує безпеку руху та людей.

Локомотиви, що зайняті на поїзній роботі, і спеціальний самохідний рухомий склад мають експлуатуватися у межах ділянок обертання. У виняткових випадках пропуск локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу на незакріплені ділянки дозволяється лише з дозволу Державної адміністрації залізничного транспорту України.

15.48. Рух заднім ходом локомотивів і спеціального самохідного рухомого складу, що мають одну кабіну управління, допускається тільки:

в поїздах господарчих, відбудовних, пожежних, передавальних і вивізних;

в разі прямування на під'їзних та з'єднувальних коліях;

в разі виконання маневрів;

в разі прямування другим локомотивом в умовах подвійної тяги;

в разі відправлення поїзда зі станцій, де немає пристроїв для повороту локомотива;

в разі повернення з поїздом назад на станцію відправлення після підштовхування;

в разі підштовхування поїздів з одного пункту в обидва напрямки, а також в разі підштовхування поїздів у межах станцій;

в разі виведення поїзда з перегону допоміжним локомотивом;

в разі прямування без вагонів.

15.49. Локомотиви і спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються в недіючому стані, мають бути підготовлені до постановки у поїзд та включатися до них згідно з інструкцією Державної адміністрації залізничного транспорту України.

Недіючі локомотиви можуть ставитися слідом за ведучим локомотивом під час прямування двома чи більше залізницями у кількості, що визначена Державною адміністрацією залізничного транспорту України, а у межах однієї залізниці - начальником залізниці.

РОЗДІЛ 16

РУХ ПОЇЗДІВ

Загальні вимоги

16.1. Рухом поїздів на ділянці повинен керувати тільки один працівник - поїзний диспетчер, який відповідає за виконання графіка руку поїздів на ділянці, яку він обслуговує.

Накази поїзного диспетчера підлягають безумовному виконанню працівниками, які безпосередньо зв'язані з рухом поїздів на цій ділянці.

Забороняється давати оперативні накази з руку поїздів на ділянці без відома поїзного диспетчера.

16.2. Кожна станція та колійний пост у частині керування рухом поїздів і кожний поїзд мають знаходитися одночасно в розпорядженні тільки одного працівника: станція - чергового по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзного диспетчера; пост - чергового поста; поїзд - машиніста ведучого локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу).

На станціях в залежності від колійного розвитку може бути декілька чергових по станції, постів чи парків, кожний з яких одноосібно розпоряджається рухом поїздів у межах свого району роботи. Розмежування районів управління на таких станціях і коло обов'язків, пов'язаних з рухом поїздів, кожного чергового по станції, поста чи парку зазначаються у технічно-розпорядчому акті станції.

На станціях машиніст ведучого локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу) і всі інші працівники, які обслуговують поїзд, підкоряються наказам чергового по станції, а на станціях ділянок, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзного диспетчера.

16.3. Кожний пасажирський, поштово-багажний, вантажно-пасажирський і людський поїзд має прийматися, як правило, на призначену колію, а вантажні поїзди - на визначені групи колій.

Поїзди, що не мають зупинки на станції, мають пропускатися, як правило, головними коліями.

Порядок використання колій для приймання і відправлення поїздів має бути вказаний в технічно-розпорядчому акті станції.

16.4. Черговий по станції зобов'язаний забезпечити наявність вільних колій для своєчасного приймання поїздів. За будь-яку не зумовлену необхідністю затримку поїзда біля закритого вхідного сигналу черговий по станції несе відповідальність.

Забороняється займати приймально-відправні колії окремими вагонами або групами вагонів, відчеплених від поїздів, що проходять, і призначеними для подачі під навантаження, вивантаження, ремонт та інші операції.

На проміжних станціях тимчасове зайняття приймально-відправних колій окремими вагонами чи групами вагонів може бути допущене тільки з дозволу поїзного диспетчера.

Забороняється займати вловлюючі тупики будь-яким рухомим складом, а запобіжні тупики - пасажирськими і вантажними вагонами, що зайняті людьми, вантажними вагонами з небезпечними вантажами.

16.5. Начальник станції зобов'язаний контролювати роботу чергових по станції, операторів постів централізації, сигналістів та чергових стрілочних постів по виконанню операцій, пов'язаних з прийманням та відправленням поїздів і проведенням маневрів, особливо в умовах порушення нормальної роботи пристроїв СЦБ. Начальник станції повинен так організувати роботу чергових по станції, щоб за безумовного забезпечення безпеки руху не допускалися затримки поїздів.

Приміщення чергового по станції має бути ізольованим. Правом входу до приміщення чергового по станції користуються тільки начальник станції, особи, які безпосередньо працюють чи виконують свої службові обов'язки разом з черговим по станції, і працівники, що контролюють дії чергового по станції та справність приладів управління.

На станціях, де не передбачені в штаті працівники служби перевезень, операції з приймання і відправлення поїздів, проведення маневрів, технічного обслуговування стрілочних переводів, обслуговування пасажирів, приймання і видачі вантажів виконуються працівниками інших служб за порядком, який визначається начальником залізниці.

Приймання поїздів

16.6. Приймання поїздів на станцію має проводитись на вільні колії, які призначені для цього технічно-розпорядчим актом станції, і тільки при відкритому вхідному світлофорі, а пасажирських поїздів, крім того, на колії, обладнані колійними пристроями автоматичної локомотивної сигналізації.

Порядок забезпечення безпеки руху пасажирських поїздів при прийманні на колії, не обладнані цими пристроями, визначається начальником залізниці.

На окремих станціях при довжині колії, що достатня для установки двох моторвагонних поїздів, дозволяється розділяти колію маршрутним світлофором на дві частини, на які можуть прийматися ці поїзди.

При зайнятті моторвагонним поїздом частини колії за маршрутним світлофором, що розділяє колію приймання, другий моторвагонний поїзд приймається на вільну частину до цього світлофора за спеціальним сигналом на вхідному (маршрутному) світлофорі. Показання вхідного (маршрутного) світлофора мусять залежати від показань маршрутного світлофора, що розділяє колію приймання.

Одночасне приймання двох моторвагонних поїздів з протилежних напрямків на таку колію забороняється.

Перелік станцій, на яких допускається приймання моторвагонних поїздів на окремі частини колії, і порядок, що забезпечує безпеку пасажирів і безпеку руху поїздів, визначається начальником залізниці.

Визначений для цих станцій порядок приймання моторвагонних поїздів дозволяється також використовувати, приймаючи на станцію поодинокі локомотиви та дрезини незнімного типу.

Для приймання на станцію підштовхуючих локомотивів та локомотивів, що йдуть у розміщене на станції депо, чи локомотивів, що йдуть із депо під состави поїздів, можуть встановлюватися певні частини колій. Станції та порядок приймання, що забезпечує безпеку руху, визначаються начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

У необхідних випадках допускається приймання відбудовних та пожежних поїздів, допоміжних локомотивів, локомотивів без вагонів, снігоочисників, спеціального самохідного рухомого складу, а також господарчих поїздів (під час виконання робіт із закриттям перегону) на вільні частини станційних колій. Порядок приймання цих поїздів, що забезпечує безпеку руху, визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

16.7. Черговому по станції забороняється відкривати вхідний світлофор, не впевнившись в тому, що маршрут для приймання поїзда готовий, стрілки замкнені, колія приймання вільна і маневри на стрілках маршруту приймання припинені.

Вхідний світлофор має відкриватися черговим по станції особисто або за його наказом оператором поста централізації. На ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, вхідний світлофор відкривається поїзним диспетчером.

Вхідний світлофор має закриватися автоматично після проходження його першою колісною парою поїзда, що прибуває, а на станціях, що не мають електричних рейкових кіл, черговим

по станції, оператором поста централізації чи черговим стрілочного поста після проходження світлофора усім составом поїзда, що прибуває.

16.8. Приймання поїзда на станцію при забороняючому показанні або погаслих основних вогнях вхідного світлофора може бути здійснено за запрошувальним сигналом, за спеціальним дозволом чергового по станції тільки у виключних випадках і у відповідності з порядком, передбаченим Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

Швидкість руху поїзда під час приймання на станцію за запрошувальним сигналом або за спеціальним дозволом чергового по станції має бути не більшою 20 км/год., при цьому машиніст зобов'язаний вести поїзд з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитись, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

16.9. Черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзний диспетчер перед прийманням поїзда зобов'язаний:

пересвідчитися у тому, що колія вільна для приймання поїзда;

припинити маневри з виходом на колію і маршрут приймання поїзда;

приготувати маршрут приймання поїзда;

відкрити вхідний світлофор;

у непередбачених ситуаціях викликати машиніста поїзда, що прибуває, по радіозв'язку і повідомити його про готовність маршруту приймання і показаннях вхідного, маршрутного та вихідного світлофорів.

Порядок дії чергових по станціях і поїзних диспетчерів з виконання операцій, пов'язаних з прийманням поїзда, визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

16.10. Одночасне приймання на станцію поїздів протилежних напрямків забороняється, якщо підхід до станції хоча б з одного боку розміщений на затяжному спуску і при цьому маршрут приймання поїзда з боку, протилежного цьому спуску, не ізольований від маршруту приймання іншого поїзда (запобіжним тупиком або взаємним розміщенням колій).

На проміжних станціях двоколіїних і багатоколійних ліній одночасне приймання поїздів протилежних напрямків, крім того, забороняється, коли продовження маршруту приймання поїзда, що прямує з боку колії, де протягом гальмової путі спуск крутіше 0,006, перетинає маршрут приймання пасажирського, поштово-багажного, вантажно-пасажирського чи людського поїзда.

На станціях, де не допускається одночасне приймання поїздів, у випадку одночасного підходу першим приймається поїзд, для якого умови зупинки біля закритого вхідного сигналу або зрушення з місця менш сприятливі.

16.11. Поїзд, що прибуває на станцію, має бути зупинений між вихідним сигналом і граничним стовпчиком колії приймання, а там, де немає вихідного сигналу, - між граничними стовпчиками.

Якщо хвіст поїзда залишиться за граничним стовпчиком, сигналіст або черговий стрілочного поста зобов'язаний негайно доповісти про це черговому по станції, який вживає заходів для розміщення поїзда в межах корисної довжини колії приймання.

На станціях з електричною централізацією стрілок контроль за розміщенням поїзда в межах корисної довжини колії приймання здійснює черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзний диспетчер за показаннями контрольних приладів.

Якщо поїзд неможливо розмістити в межах корисної довжини колії приймання, черговий по станції зобов'язаний вжити заходів, що забезпечують безпеку переміщення рухомого складу на суміжних коліях.

16.12. Черговий по станції зустрічає кожний прибулий поїзд, стежить за його станом, наявністю і правильним показанням поїзних сигналів.

На станціях, де колії приймання поїздів віддалені або де за місцевими умовами черговий по станції не може зустрічати поїзд, їх повинні зустрічати сигналісти або чергові стрілочного поста.

Про прибуття поїзда на станцію в повному складі черговий по станції переконується з доповіді сигналіста, чергового стрілочного поста або особисто, а на станціях з централізацією стрілок (на ділянках, не обладнаних автоматичним блокуванням) - ще й з доповіді інших працівників, призначених начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Після прибуття на станцію пасажирського, поштово-багажного, людського або вантажно-пасажирського поїзда черговий по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзний диспетчер вживає необхідних заходів, спрямованих на забезпечення безпеки руху цих поїздів, передбачених в технічно-розпорядчому акті станції.

На ділянках з диспетчерською централізацією, де немає чергових по станції, а на станціях, розміщених на ділянках з автоматичним блокуванням, де черговий по станції за місцевими умовами не може зустрічати поїзд і немає інших працівників (сигналістів, чергових стрілочного поста), прибуття поїздів контролюється за показаннями приладів управління, крім того, прибуття на станцію поїзда в повному складі має контролюватися машиністом поїзного локомотива за показаннями приладів, що характеризують цілісність гальмової магістралі.

Перелік станцій, де чергові по станції можуть не зустрічати поїзди, і умови забезпечення безпеки руху під час приймання поїздів встановлюються начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

16.13. Час фактичного прибуття або проходження кожного поїзда та його номер черговий по станції зобов'язаний занести до журналу руху поїздів і негайно сповістити чергового сусідньої станції, що відправила поїзд, чергового по станції, на яку поїзд був відправлений, та поїзного диспетчера і, крім того, забезпечити передачу відповідної інформації в автоматизовану систему управління.

На ділянках з інтенсивним рухом порядок передачі відомостей про прибуття та відправлення поїздів встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

Відправлення поїздів

16.14. Черговому по станції забороняється відправляти поїзди на одноколійних і по неправильній колії на двоколійних ділянках без згоди чергового по станції, на яку відправляється поїзд. На одноколійних ділянках, обладнаних автоблокуванням, поїзди відправляються за вказівкою поїзного диспетчера без попередньої згоди чергового сусідньої станції після звільнення першої блок-ділянки.

На двоколійних ділянках відправлення поїздів проводиться за вказівкою чергового по станції, з якої поїзди відправляються правильною колією, після одержання повідомлення про прибуття раніше відправленого поїзда, а при автоблокуванні - після звільнення першої блок-ділянки. Попередня згода чергового по станції, на яку відправляється поїзд, не вимагається.

На обладнаних диспетчерською централізацією ділянках відправлення поїздів проводиться тільки за вказівкою поїзного диспетчера.

Відправлення зі станції спеціального самохідного рухомого складу, що не обладнаний у відповідності з пунктом 9.10 цих Правил пристроями безпеки, дозволяється за вказівкою поїзного диспетчера за умови вільних двох або більше блок-ділянок.

Порядок відправлення господарчих поїздів і спеціального самохідного рухомого складу зі станцій, що обмежують перегін, проходження їх по цьому перегону до місця виконання робіт, який забезпечує безпеку руху, встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України.

16.15. Черговий по станції, а на ділянках з диспетчерською централізацією - поїзний диспетчер перед відправленням поїзда зобов'язаний:

упевнитися у тому, що перегін вільний, а за автоматичного блокування - вільна перша блок-ділянка;

припинити маневри з виходом на маршрут відправлення поїзда;

приготувати маршрут відправлення;

відкрити вихідний світлофор або надати машиністу інший дозвіл на зайняття перегону.

Порядок дії чергових по станції і поїзних диспетчерів з виконання операцій, що забезпечують відправлення поїзда, визначається Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

16.16. Забороняється відправлення поїзда на перегін без дозволу чергового по станції.

Дозволом на зайняття перегону для машиніста поїзда, що відправляється, є дозволяюче показання вихідного світлофора, а при його несправності або відправленні поїзда з колій, де немає вихідних світлофорів, - письмовий дозвіл визначеної форми, наказ чергового по станції, переданий по радіозв'язку, або жезл.

Машиністу пасажирського та поштово-багажного поїзда забороняється відправлятися зі станції раніше часу, визначеного розкладом, а також проїжджати без зупинки станцію, де за розкладом передбачена зупинка для посадки і висадки пасажирів.

На роздільних пунктах, де зупинка пасажирського або поштово-багажного поїзда передбачена для виконання технологічних операцій (схрещення, обгін) і не призначена для посадки, висадки пасажирів та навантаження, розвантаження багажу та пошти, за вказівкою поїзного диспетчера, що передається машиністу й черговому по станції, вона може бути скорочена чи скасована.

У службових розкладах з руху поїздів такі зупинки позначаються особливим знаком, а в афішах та розкладах, що видаються для пасажирів, ці зупинки не показуються.

16.17. Черговому по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, поїзному диспетчеру забороняється відкривати вихідний світлофор або давати інший дозвіл на зайняття перегону, не переконавшись у тому, що маршрут для відправлення поїзда готовий, стрілки замкнені, маневри на стрілках маршруту відправлення припинені, технічне обслуговування та комерційний огляд состава закінчені. При відправленні поїздів із станцій їх формування, станцій, де до состава поїзда проводилось причеплення і відчеплення вагонів, або станцій, де передбачена заміна сигнальних дисків, що позначають хвіст поїзда, черговий по станції перед відкриттям вихідного світлофора або видачею машиністу локомотива, спеціального самохідного рухомого складу дозволу на зайняття перегону повинен також переконатися в наявності поїзного сигналу на останньому вагоні.

Вихідний світлофор має відкриватися черговим по станції особисто або, за його вказівкою, оператором поста централізації. На обладнаних диспетчерською централізацією ділянках вихідний світлофор відкривається поїзним диспетчером.

У випадку порушення графіка руху поїздів черговий по станції перед відкриттям вихідного світлофора поїзду, що прямує за пасажирським, поштово-багажним, людським або вантажно-пасажирським, повідомляє машиніста, що він прямує за пасажирським поїздом.

Вихідний світлофор має закриватися автоматично після проходження його першою колісною парою поїзда, що відправляється, а на станціях, що не мають електричних рейкових кіл, - черговим по станції, оператором поста централізації або черговим стрілочного поста після проходження світлофора усім составом поїзда, що відправляється.

16.18. За відправлення поїзда із станційних колій при забороняючому показанні вихідного світлофора, а також з колій, що не мають вихідних світлофорів, машиністу ведучого локомотива, спеціального самохідного рухомого складу при наявності дозволу на зайняття перегону забороняється приводити в рух поїзд без вказівки чергового по станції, переданої по радіозв'язку, або сигналу відправлення, який подається черговим по станції чи за його вказівкою черговим поста, парку, оператором поста централізації, черговим стрілочного поста, сигналістом або головним кондуктором (складачем поїзда). Порядок подавання сигналу відправлення визначається начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Перед тим, як рушити, машиніст ведучого локомотива і спеціального самохідного рухомого складу і його помічник повинні перевірити, чи не подаються з поїзда або працівниками станції сигнали зупинки.

Провідники вагонів пасажирського поїзда в разі наявності перешкоди до безпечного прямування повинні негайно вжити заходів до його зупинки.

У випадку зупинки на перегоні пасажирського поїзда (крім моторвагонного) із застосуванням стоп-крана чи внаслідок самовільного гальмування провідники повинні

оглянути вагони, які вони обслуговують, і за необхідності негайно подати сигнал зупинки в бік локомотива. Якщо моторвагонний поїзд зупинився на перегоні, помічник машиніста зобов'язаний з'ясувати причину й доповісти машиністу. В інших поїздах за такої зупинки помічник машиніста повинен оглянути поїзд, з'ясувати, чи в повному він складі за номером останнього вагона, та перевірити наявність поїзного сигналу на цьому вагоні.

Рух пасажирського поїзда відновлюється після зняття сигналів зупинки всіма провідниками вагонів, а інших поїздів - за доповіддю помічника машиніста.

Порядок приведення поїзда в рух на перегоні в інших випадках зупинки, не передбачених графіком руху (для посадки чи висадки людей, навантаження або розвантаження вантажів), встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

16.19. Дозвіл на зайняття перегону там, де немає вихідних сигналів, а також у випадках відправлення поїзда при забороняючому показанні вихідного сигналу вручається машиністу ведучого локомотива, спеціального самохідного рухомого складу черговим по станції особисто або через одного із працівників локомотивної бригади цього поїзда, чергового поста, парку, оператора, чергового стрілочного поста, сигналіста або головного кондуктора (складача поїздів).

Машиніст зобов'язаний упевнитися в правильності одержаного дозволу на зайняття перегону.

Порядок вручення машиністам локомотивів дозволів на зайняття перегону, що забезпечує безпеку руху, вказується в технічно-розпорядчому акті станції.

16.20. Одночасне відправлення та приймання на станцію поїзда, що проходить в тому ж напрямку, забороняється, якщо підхід до станції з боку поїзда, що приймається, розміщений на затяжному спуску і при цьому маршрут поїзда, що приймається, не ізольований від маршруту поїзда, що відправляється (запобіжним тупиком або взаємним розміщенням приймально-відправних колій).

16.21. Черговий по станції проводить кожний поїзд, що відправляється або проходить без зупинки станцію, стежить за його станом, наявністю і правильним показанням поїзних сигналів.

Про відправлення поїзда в повному складі черговий по станції упевнюється з доповіді сигналіста, чергового стрілочного поста або особисто.

На станціях, де колії відправлення поїздів віддалені або де за місцевими умовами черговий по станції не може проводити поїзди, їх повинні проводити працівники згідно з вимогами технічно-розпорядчого акта станції.

На ділянках з диспетчерською централізацією, де немає чергових по станції, і на станціях, що мають електричну ізоляцію колій і стрілок, де черговий по станції за місцевими умовами не може проводити поїзди і немає інших працівників (сигналістів, чергових стрілочного поста), відправлення поїздів контролюється за показаннями приладів управління.

Перелік станцій, де чергові по станції можуть не проводити поїзди, і умови забезпечення безпеки руху при відправленні поїздів визначаються начальником дирекції залізничних перевезень (начальником залізниці).

Працівник, який проводить поїзд, зобов'язаний упевнитися, що поїзд пройшов у повному порядку.

У випадку виявлення в поїзді несправності, що загрожує безпеці руху, а також при проходженні поїзда без встановлених поїзних сигналів працівник, який проводить поїзд, зобов'язаний вжити заходів до його зупинки.

16.22. Відповідальність за правильність формування поїзда несуть працівники станції.

Працівники станції перед відправленням поїзда повинні в точній відповідності з технологічним процесом роботи станції, технічно-розпорядчим актом, графіком руху і планом формування поїздів перевірити правильність формування поїзда, правильність і міцність кріплення вантажів на відкритому рухомому складі, переконатися, що збереження вантажів повністю забезпечено, поїзд має встановлені сигнали і забезпечений необхідним поїзним інвентарем.

Технічне обслуговування поїзних сигнальних приладів, що позначають хвіст вантажних та вантажно-пасажирських поїздів, навішування сигнальних приладів на ці поїзди і їх знімання покладаються на працівників пунктів технічного обслуговування вагонів.

Порядок перевірки поїзда і відповідальність працівників станції в залежності від місцевих умов встановлюються начальником залізниці.

16.23. На всі вантажні і вантажно-пасажирські поїзди на станціях формування перед відправленням поїзда машиністу ведучого локомотива видається натурний лист визначеної Державною адміністрацією залізничного транспорту України форми та перевізні документи в запечатаному вигляді. Забороняється відправляти поїзди, в складі яких є вагони без перевізних документів.

На поїзди, у яких є головний кондуктор (складач поїздів), натурний лист і перевізні документи видаються йому. В такому випадку головний кондуктор (складач поїздів) зобов'язаний ознайомити машиніста, як того вимагає натурний лист, зі складом поїзда, що відправляється.

У разі причеплення і відчеплення вагонів на шляху прямування до натурального листа поїзда працівниками станції повинні вноситися відповідні зміни.

На всі пасажирські (крім моторвагонних) і поштово-багажні поїзди натурний лист поїзда вручається начальнику (механіку-бригадиру) пасажирського поїзда та машиністу локомотива.

16.24. Час фактичного відправлення чи проходження кожного поїзда, його номер, а за необхідності й інші дані, що характеризують состав поїзда, черговий по станції зобов'язаний занести до журналу руху поїздів і негайно сповістити черговому сусідньої станції, на яку відправлений поїзд, та поїзному диспетчеру. Крім того, черговий по станції повинен забезпечити передачу необхідних даних про поїзд в автоматизовану систему управління.

Засоби сигналізації та зв'язку в умовах руху поїздів

16.25. Основними засобами сигналізації та зв'язку під час руху поїздів є автоматичне та напівавтоматичне колійне блокування.

У разі організації двостороннього руху на двоколійних і багатокілійних перегонах, обладнаних автоблокуванням в одному напрямку, рух поїздів у протилежному напрямку (по неправильній колії) може здійснюватися за сигналами локомотивних світлофорів.

На окремих ділянках може застосовуватися як самостійний засіб сигналізації та зв'язку автоматична локомотивна сигналізація.

На малодіяльних ділянках і під'їзних коліях як засіб зв'язку під час руху поїздів допускається застосовувати електрожезлову систему і телефон.

За виняткових умов за наказом Державної адміністрації залізничного транспорту України допускається відправляти поїзди з розмежуванням часом.

На кожній колії міжстанційного перегону одночасно може діяти один засіб сигналізації та зв'язку.

Порядок організації руху поїздів у разі автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації та зв'язку, за умови прямування за сигналами локомотивних світлофорів, у разі застосування електрожезлової системи та телефонних засобів зв'язку, а також порядок відправлення поїздів з розмежуванням часом встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

16.26. На окремих малодіяльних ділянках і під'їзних коліях рух поїздів допускається:

за наказами поїзного диспетчера, що передаються безпосередньо машиністу ведучого локомотива поїзним радіозв'язком;

за допомогою одного жезла;

за допомогою одного локомотива.

Перелік ділянок та під'їзних колій і порядок організацій руху поїздів з цими засобами зв'язку встановлюється начальником залізниці.

16.27. За автоматичного блокування:

а) дозволом на зайняття поїздом блок-ділянки служить дозволяюче показання вихідного або прохідного світлофора;

б) як виняток на прохідних світлофорах (крім тих, що знаходяться перед вхідними світлофорами), розміщених на зтяжних підйомах, допускається в кожному окремому випадку з дозволу начальника залізниці установа умовно-дозволяючого сигналу - щита з відбивним знаком у вигляді букви Т.

Наявність цього сигналу служить дозволом вантажному поїзду на проходження червоного вогню світлофора без зупинки.

В цьому разі машиніст повинен вести поїзд так, щоб проїжджати світлофор з червоним вогнем із швидкістю, не більшою 20 км/год., з особливою пильністю і готовністю негайно зупинити його, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху;

в) після зупинки поїзда перед прохідним світлофором з червоним вогнем, а також з незрозумілим показанням чи погаслим, якщо машиніст бачить або знає, що наступна блок-ділянка зайнята поїздом, йому забороняється продовжувати рух до тих пір, поки блок-ділянка не звільниться. Якщо машиніст не знає про знаходження на наступній блок-ділянці поїзда, він повинен після зупинки відпустити автогальма і, якщо за цей час на світлофорі не з'явиться дозволяючий вогонь, вести поїзд до наступного світлофора із швидкістю, не більшою 20 км/год., з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустрінеться перешкода для подальшого руху.

Якщо наступний прохідний світлофор буде в такому ж стані, рух поїзда після зупинки триває в тому ж порядку.

Якщо після проходження у визначеному порядку прохідного світлофора з забороняючим показанням на локомотивному світлофорі з'явиться дозволяюче показання, машиніст може проїжджати, керуючись показаннями локомотивного світлофора, але із швидкістю не більше 40 км/год. до наступного світлофора.

За наявності дозволяючого вогню на локомотивному світлофорі прохідні світлофори з погаслим вогнем дозволяється проїжджати без зупинки, керуючись показаннями локомотивного світлофора.

16.28. За напівавтоматичного блокування:

дозволом на зайняття поїздом перегону служить дозволяюче показання вихідного або прохідного світлофора;

на одноколійних ділянках для відкриття вихідного світлофора необхідно попередньо одержати по блок-апарату від чергового сусідньої станції, на яку відправляється поїзд, блокувальний сигнал узгодження або перемкнути блок-систему на відповідний напрямок руху.

16.29. За автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації та зв'язку:

дозволом на зайняття першої блок-ділянки служить дозволяюче показання вихідного світлофора;

дозволом на зайняття наступної блок-ділянки служить дозволяюче показання локомотивного світлофора.

Під час перерви дії всіх засобів сигналізації та зв'язку рух поїздів здійснюється на одноколійних ділянках за допомогою письмових повідомлень, а на двоколійних - з розмежуванням часом, необхідним для проходження поїздом перегону між станціями.

Порядок організації руху поїздів під час перерви дії всіх засобів сигналізації та зв'язку встановлюється Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

Порядок руху поїздів

16.30. Максимально допустимі на мережі залізниць України швидкості руху пасажирських і вантажних поїздів залежно від конструкції колії та типів рухомого складу встановлюються Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Швидкості руху поїздів на перегонах і станціях устанавлюються начальником залізниці і передбачаються графіком руху поїздів. При цьому швидкість руху пасажирських і вантажних поїздів на бокові колії по стрілочних переводах із рейок типу Р 65 і Р 50 із хрестовинами марки 1/11 має бути не більшою 40 км/год.; стрілочних переводах марки 1/9 - пасажирських поїздів - не більшою 25 км/год., вантажних - не більшою 40 км/год.; симетричних стрілочних переводах із хрестовинами марки 1/11 - пасажирських і вантажних - не більшою 70 км/год., з хрестовинами марки 1/9 - не більшою 50 км/год., з хрестовинами марки 1/6 - вантажних поїздів - не більшою 25 км/год.; стрілочних переводах із хрестовинами марки 1/18 - не більшою 80 км/год.; стрілочних переводах із рейок типу Р 43 з хрестовинами марок 1/9 і 1/11 - не більшою 25 км/год..

Швидкість руху поїздів стрілочними переводами, що укладені на залізобетонних брусах, визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Швидкість проходження світлофорів з одним жовтим (немиготливим) вогнем не повинна перевищувати 60 км/год. для пасажирських поїздів та 50 км/год. для вантажних поїздів.

Світлофор з одним жовтим (немигаючим) вогнем, розміщеним на ділянці, обладнаній автоблокуванням, на відстані, меншій гальмової путі від наступного світлофора, а на ділянці, не обладнаній автоблокуванням, розміщений від основного сигналу на відстані, меншій гальмової путі при повному службовому гальмуванні, дозволяється проїжджати із швидкістю, не більшою встановленої начальником залізниці.

Швидкість руху поїзда вагонами вперед допускається не більшою 25 км/год.; для господарчих поїздів за наявності радіозв'язку на локомотиві і спеціальному самохідному рухомому складі в залежності від конструкції спеціального самохідного рухомого складу, відбудовних і пожежних поїздів - не більше 40 км/год. Швидкість проходження снігоочисників визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України.

Під час приймання на тупикові станційні колії швидкість руху поїзда на початку колії приймання має бути не більшою 25 км/год.

Швидкість руху моторвагонного поїзда під час приймання на вільну ділянку колії, коли наступна ділянка цієї колії зайнята іншим моторвагонним поїздом, допускається не більшою 20 км/год.

Швидкість руху на ділянці, де вимагається зменшення швидкості, має відповідати зазначеній у попередженні або наказі начальника залізниці, а за відсутності цих вказівок - не більшою 25 км/год.

16.31. Якщо у разі проходження поїздів необхідно забезпечити особливу пильність локомотивних бригад і попередити їх про виконання робіт, на поїзди видаються письмові попередження.

Попередження видаються:

при несправності колії, пристроїв контактної мережі, переїзної сигналізації, штучних та інших споруд, а також при виконанні ремонтних і будівельних робіт, що вимагають зменшення швидкості або зупинки в дорозі;

на випадок введення в дію нових видів засобів сигналізації та зв'язку, а також при включенні нових, переміщенні або відміні існуючих світлофорів і через їх несправність, коли світлофор неможливо привести в закрите положення;

якщо несправні колійні пристрої автоматичної локомотивної сигналізації;

при відправленні поїзда з вантажами, що виходять за межі габаритів навантаження, коли під час проходження цього поїзда необхідно знижувати швидкість або дотримуватися особливих умов;

за умови роботи на двоколіїному перегоні снігоочисника, баластера, рейкоукладача, підйомного крана, щєбнеочисної та інших машин;

за умови введення в поїзд рухомого складу, який не може рухатися зі швидкістю, що визначена для даної ділянки;

за умови роботи знімних рухомих одиниць, а також у разі перевезення на колійних вагончиках важких вантажів;

в усіх інших випадках, коли вимагається зменшення швидкості або зупинка поїзда в дорозі, а також коли необхідно попередити локомотивні бригади про особливі умови проходження поїзда.

Видача попереджень на поїзди проводиться відповідно до порядку, встановленого Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

16.32. На двоколіїних перегонах кожна головна колія, як правило, служить для руху поїздів в одному визначеному напрямку.

На багатоколіїних лініях порядок руху по кожній головній колії в межах двох і більше залізниць визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України, а в межах однієї залізниці - начальником залізниці.

Порядок організації руху поїздів на ділянках із три- або чотиринитковою колією (при переплетенні колій) визначається начальником залізниці.

16.33. Для регулювання руху поїздів за наказом поїзного диспетчера може застосовуватися відправлення поїздів по неправильній колії.

Відправлення пасажирських поїздів по неправильній колії допускається лише як виняток у кожному окремому випадку за наказом чергового дирекції залізничних перевезень.

Заходи щодо забезпечення безпеки руху за умов проходження поїздів по неправильній колії визначаються Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи.

16.34. За необхідності може застосовуватися з'єднання поїздів і проходження їх з'єднаними з діючими локомотивами в голові кожного із цих поїздів.

Організація руху таких поїздів визначається начальником залізниці відповідно до інструкції Державної адміністрації залізничного транспорту України.

16.35. Проходження поїздів вагонами уперед допускається:

за умови руху на під'їзні колії та назад;

за умови руху господарчих, відбудовних та пожежних поїздів.

У голові такого поїзда ставиться вагон з перехідною площадкою, спрямованою у напрямку руху, на якій має перебувати працівник, зобов'язаний стежити за вільністю колії, і у випадку загрози безпеці руху чи життю людей вживати заходів до зупинки поїзда. За відсутності вагона з перехідною площадкою ставиться вагон із справними підніжками.

Порядок водіння поїздів машиністами локомотивів, моторвагонних

поїздів і спеціального самохідного рухомого складу

16.36. Машиніст зобов'язаний:

добре знати конструкцію локомотива (моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу), профіль обслуговуваних ділянок, розміщення на них постійних сигналів, сигнальних покажчиків та знаків і їх призначення, мати розклад руху поїздів;

при прийманні локомотива (моторвагонного поїзда) переконатися у його справності, звернувши особливу увагу на дію гальм, пісочниць та радіозв'язку, а за записами в журналі технічного стану локомотива переконатися у справній дії автоматичної локомотивної сигналізації та пристроїв безпеки, перевірити наявність сигнального приладдя, протипожежних засобів та гальмових башмаків.

16.37. Після причеплення локомотива до складу поїзда, або спеціального самохідного рухомого складу до господарчого поїзда, машиніст зобов'язаний:

переконатися в правильності зчеплення локомотива, спеціального самохідного рухомого складу з першим вагоном состава та з'єднання повітряних рукавів, а також у відкриванні кінцевих кранів між ними;

зарядити гальмову магістраль стисненим повітрям, переконатися в тому, що падіння тиску не перевищує визначених Державною адміністрацією залізничного транспорту України норм і випробувати автогальма;

одержати довідку про забезпечення поїзда гальмами, звірити вказаний в ній номер хвостового вагона вантажного поїзда з натурним листом і переконатися у відповідності гальмового натиску в поїзді визначеним нормам;

ознайомитися за натурним листом із складом вантажного та вантажно-пасажирського поїздів - наявністю вагонів, зайнятих людьми, вантажами окремих категорій, зазначених у "Правилах перевозок грузов", затверджених на п'ятому засіданні Ради з залізничного транспорту держав - учасниць Співдружності 20.10.92 і "Правилах перевозок опасних грузов по железным дорогам", затверджених на п'ятнадцятому засіданні Ради з залізничного транспорту держав - учасниць Співдружності 05.04.96, а також відкритого рухомого складу.

Якщо локомотив оснащений радіостанцією з індивідуальним викликом, довідатися про наданий номер поїзда на пульті управління радіостанцією.

Після причеплення локомотива до состава пасажирського поїзда з електроопаленням вагонів машиніст зобов'язаний опустити струмоприймач для ввімкнення електромеханіком високовольтних міжвагонних електричних з'єднувачів.

Перед відправленням машиніст ведучого локомотива, моторвагонного поїзда, спеціального самохідного рухомого складу зобов'язаний ввімкнути прилади безпеки та радіозв'язок.

16.38. Під час ведення поїзда машиніст та його помічник зобов'язані:

забезпечити безпечний рух поїзда з точним дотриманням графіка руху;

стежити за вільністю колії, сигналами, сигнальними покажчиками та знаками, виконувати їх вимоги і повторювати один одному всі сигнали, що подаються світлофорами, сигнали зупинки та зменшення швидкості, що подаються з колії і поїзда;

стежити за станом і цілісністю поїзда, а на електрифікованих ділянках, крім того, і за станом контактної мережі;

спостерігати за показаннями приладів, що контролюють безперебійність та безпеку роботи локомотива і спеціального самохідного рухомого складу.

забезпечувати раціональне використання потужності локомотива за умови економної витрати електроенергії і палива;

при вході на станцію та проходженні по станційних коліях подавати встановлені сигнали, стежити за правильністю маршруту, за вільністю колії та сигналами, що подаються працівниками станції, а також за рухом поїздів та маневровими переміщеннями на суміжних коліях, негайно вживати заходів до зупинки в разі загрози безпеці руху чи для запобігання наїзду на людей.

Після зупинки поїзда на станції, якщо в ньому виявлені які-небудь несправності, машиніст зобов'язаний негайно доповісти про це черговому по станції, а на ділянках, обладнаних диспетчерською централізацією, - поїзному диспетчеру.

За необхідності зупинки на станції машиніст зобов'язаний зупинити поїзд, не проїжджаючи вихідний світлофор (у разі його відсутності - граничний стовпчик) колії приймання. За цих обставин локомотив вантажного поїзда має бути зупинений біля вихідного сигналу (в разі його відсутності - біля граничного стовпчика). Не доїжджаючи до них, машиніст може зупинити поїзд тільки тоді, коли переконається через чергового по станції за поїзним радіозв'язком, що весь состав встановлений в межах довжини колії приймання.

У випадках виявлення на шляху прямування несправностей світлофорів автоблокування, пошкоджень колії, контактної мережі та інших споруд і пристроїв, несправностей у поїздах, що прямують суміжними коліями, машиніст зобов'язаний повідомити про це чергового найближчої станції чи поїзного диспетчера. За наявності поїзного радіозв'язку повідомлення про ці пошкодження машиніст повинен передати за допомогою радіозв'язку черговому найближчої станції або поїзному диспетчеру, а за необхідності й машиністу поїзда, що рухається суміжною колією.

16.39. Під час ведення поїзда машиніст повинен:

мати гальмові пристрої завжди готовими до дії, перевіряти їх на шляху прямування, не допускати падіння тиску в головному резервуарі та в магістралі нижче норм, затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України;

у разі забороняючих показань постійних сигналів, показань сигналів зменшення швидкості та інших сигналів, що вимагають зниження швидкості, застосовуючи службове гальмування, зупиняти поїзд, не проїжджаючи сигналу зупинки, а сигнал зменшення швидкості пройти із швидкістю, не більшою встановленою для цього сигналу;

проїжджати сигнальний знак, що огорожує нейтральну вставку, із швидкістю, що забезпечує проходження без зупинки нейтральної вставки;

в разі несподіваної подачі сигналу зупинки або раптового виникнення перешкоди негайно застосувати пристрої екстреного гальмування для зупинки поїзда;

в разі сильних туманів, злив та снігопадів вести поїзд з особливою пильністю і в необхідних випадках знижувати швидкість для того, щоб була забезпечена безпека руху.

16.40. На шляху прямування машиністу забороняється:

перевищувати швидкості, встановлені цими Правилами, наказом начальника залізниці, а також виданими попередженнями та показаннями сигналів;

відволікатися від керування локомотивом, моторвагонним поїздом, спеціальним самохідним рухомим складом, його обслуговування та стеження за сигналами і станом колії.

вимикати справно діючі пристрої безпеки або втручатися у їх роботу;

відправлятися на перегін при відмові на локомотиві тягового обладнання, яке забезпечує ведення поїзда, та неспроможності усунення причини відмови.

16.41. Рухом поїзда управляє машиніст ведучого локомотива. Машиністи інших, у тому числі підштовхуючого, локомотивів зобов'язані виконувати всі вказівки та сигнали машиніста ведучого локомотива і повторювати їх.

Порядок роботи підштовхуючих локомотивів визначається інструкціями, затвердженими начальником залізниці.

16.42. Забороняється проїзд у робочій кабіні локомотива осіб, які не входять до складу локомотивної бригади, за винятком кондукторів (складальної бригади), а також посадових осіб, які мають дозвіл, що видається відповідно до порядку, який визначається Державною адміністрацією залізничного транспорту України, але не більше двох осіб одночасно.

Порядок дії за вимушеної зупинки поїзда на перегоні

16.43. У разі вимушеної зупинки поїзда на перегоні машиніст зобов'язаний:

зупинити поїзд за можливістю на майданчику і прямій ділянці колії, якщо не вимагається екстреної зупинки;

привести в дію автогальма поїзда і допоміжне гальмо локомотива, на спеціальному самохідному рухомому складі автогальма, а при наявності управління і допоміжне гальмо; негайно оголосити через радіозв'язок про зупинку машиністам локомотивів і моторвагонних поїздів, що прямують на перегон, і черговим по станціях в межах перегону, які повинні негайно доповісти про це поїзному диспетчеру, а машиніст спеціального самохідного рухомого складу керівнику робіт в господарському поїзді, а також повідомити начальника (механіка-бригадира) пасажирського поїзда по радіозв'язку УКХ-діапазону або іншим засобом у випадках виходу із ладу пристроїв радіозв'язку;

якщо зупинка не пов'язана із затримкою поїзда біля світлофора з забороняючим показанням, з'ясувати її причини і можливість подальшого руху;

якщо рух поїзда не може бути відновлений протягом 20 і більше хвилин і немає можливості утримувати поїзд на місці на автогальмах, привести в дію ручне гальмо локомотива, спеціального самохідного рухомого складу і подати сигнал для приведення в дію ручних гальм, які є у складі поїзда (провідниками пасажирських вагонів, кондукторами, керівниками робіт в господарському поїзді). У поїздах, де таких працівників немає, помічник машиніста повинен підкласти під колеса вагонів гальмові башмаки, що знаходяться на локомотиві, а якщо їх не вистачає, крім того, привести в дію ручні гальма вагонів у кількості та у відповідності з порядком, визначеним начальником залізниці;

додатково сповістити через поїзний радіозв'язок чергового по станції або поїзного диспетчера про причини зупинки та необхідні заходи з ліквідації перешкод для руху, що виникли. У разі пошкодження поїзного радіозв'язку повідомлення черговому по станції чи поїзному диспетчеру передається з найближчого пункту, що має телефонний зв'язок (через помічника машиніста, кондуктора, провідника пасажирського вагона, керівника робіт в господарському поїзді);

разом з усіма працівниками, що обслуговують поїзд, вживати заходів до усунення перешкоди для руху, а в необхідних випадках забезпечити огороження поїзда та суміжної колії.

16.44. Огороження поїзда, що зупинився на перегоні, проводиться:

пасажирського - за вимогою відбудовного і пожежного поїздів, а також допоміжного локомотива - негайно після виклику;

якщо поїзд був відправлений під час перерви дії всіх установлених засобів сигналізації та зв'язку - негайно після зупинки поїзда.

В усіх випадках негайно має бути огорожене місце перешкоди для руху поїздів на суміжній колії двоколісного чи багатокілісного перегону і, в першу чергу, з боку поїзда, що очікується.

Порядок огороження визначається Інструкцією з сигналізації на залізницях, а порядок дії працівників - Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи.

16.45. На ділянках, обладнаних автоблокуванням, при зупинці на перегоні пасажирського поїзда провідник останнього пасажирського вагона зобов'язаний перевірити видимість поїзних сигналів, уважно наглядати за перегonom і у випадках появи поїзда, що рухається слідом, вжити заходів до його зупинки.

16.46. Якщо поїзд зупинився на підйомі і в хвості немає підштовхуючого локомотива, машиніст за необхідності може осадити поїзд на більш легкий профіль того ж перегону.

На цей випадок попереду поїзда, що осаджується, повинен знаходитися працівник локомотивної бригади, головний кондуктор чи керівник робіт господарчого поїзда. Швидкість осаджування поїзда має бути не більшою 5 км/год.

Осаджування не допускається:

пасажирських поїздів;

на перегонах, обладнаних автоблокуванням чи автоматичною локомотивною сигналізацією;

під час туману, заметілі та інших несприятливих умов, коли сигнали важко розпізнаються;

якщо поїзд, що зупинився, був відправлений під час перерви дії всіх установлених засобів сигналізації та зв'язку.

У разі зупинки на підйомі поїзда, вага якого перевищує норму за умовами зрушення з місця на даному підйомі та осаджування якого забороняється, машиніст повинен негайно викликати допоміжний локомотив.

Перелік таких місць і вагових норм визначається наказом начальника залізниці.

16.47. Поїзд, що знаходиться на перегоні, може бути повернений до межі станції відправлення за наказом поїзного диспетчера, а прийнятий на станцію - за наказом чергового по станції.

Порядок повернення визначається Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи.

16.48. Якщо поїзд не може самостійно рухатися після зупинки, він виводиться з перегону допоміжним локомотивом відповідно до порядку, визначеного Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи. У цій Інструкції визначається і порядок дії локомотивних бригад на випадок розриву поїзда.

На ділянках, обладнаних автоблокуванням і поїзним радіозв'язком, для подання допомоги поїзду, що зупинився на перегоні, може бути використаний локомотив вантажного поїзда, що рухається слідом за ним, у виняткових випадках дозволяється проводити підштовхування поїздом нормальної ваги та довжини, що рухається слідом за ним.

При вимушеній зупинці на перегоні моторвагонного поїзда і неможливості його подальшого самостійного руху дозволяється причеплювати до нього моторвагонний поїзд, який рухається слідом, для виведення здвоєним составом на станцію.

16.49. Якщо викликано відбудовний чи пожежний поїзд, а також допоміжний локомотив, то поїзд, що зупинився, не може починати рухатися, поки не прибуде викликана допомога або не буде наданий відповідний дозвіл на рух.

Порядок виклику, призначення та руху відбудовних чи пожежних поїздів і допоміжних локомотивів, а також порядок з'єднання на перегоні двох моторвагонних поїздів та їх подальшого руху визначаються Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи.

Рух знімних рухомих одиниць

16.50. Рух знімних рухомих одиниць проводиться без видачі поїзних документів на право зайняття перегону. На перегонах, що мають тунелі чи великі мости, а також складні умови плану і профілю, порядок руху знімних одиниць визначається начальником залізниці. Рух знімних одиниць не повинен порушувати рух поїздів за розкладом.

Всі знімні рухомі одиниці повинні мати осі з електричною ізоляцією.

Порядок руху знімних рухомих одиниць визначається Інструкцією з руху поїздів та маневрової роботи.

ТЕРМІНИ, ЩО ЗАСТОСОВУЮТЬСЯ В ПРАВИЛАХ ТЕХНІЧНОЇ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ

Автоматична локомотивна сигналізація як самостійний засіб сигналізації та зв'язку (АЛСО) - система, за якої рух поїзда на перегоні здійснюється за сигналами локомотивних світлофорів, а роздільними пунктами є позначені межі блок-ділянок.

Блок-ділянка - частина міжстанційного перегону за умови автоблокування або автоматичної локомотивної сигналізації, що застосовується як самостійний засіб сигналізації та зв'язку, обмежена прохідними світлофорами (межами блок-ділянок) або прохідним світлофором (межею блок-ділянки) і станцією.

Бокова колія - колія, рухаючись по якій, рухомий склад відхиляється стрілочним переводом.

Бригада спеціального рухомого складу - працівники, що призначені для керування і обслуговування спеціального рухомого складу. Для керування спеціальним самохідним рухомим складом призначається бригада - машиніст і помічник машиніста або водій і помічник водія дрезини (згідно з інструкцією з експлуатації відповідної машини).

Вагони вантажні - вагони, призначені для перевезення вантажів. До них належать криті вагони, піввагони, платформи, цистерни, спеціалізовані вагони для перевезення вантажів: вагони бункерного типу, термоси, рефрижераторні вагони, у т. ч. АРВ, зерновози, транспортери, контейнеровози, а також спеціальні вагони вантажного типу.

Вагони пасажирські - вагони, призначені для перевезення пасажирів. До цих вагонів належать також поштові, багажні, вагони-ресторани, службово-технічні (службові, клуби, санітарні, випробувальні та вимірювальні, лабораторії та інші спеціальні вагони пасажирського типу).

Ведення поїзда з особливою пильністю - постійна, підвищена увага локомотивної бригади до умов руху поїзда.

Вловлюючий тупик - тупикова колія, призначена для зупинки поїзда, що втратив управління, або частини поїзда під час руху на затяжному спуску.

Вікно - час, протягом якого зупиняється рух поїздів на перегоні, окремих коліях перегону або станції для проведення ремонтно-будівельних робіт.

Допоміжний пост - пост на перегоні, що не має колійного розвитку та призначений тільки для обслуговування пункту примикання під'їзної колії (для поїздів, що проїжджають по всьому перегону, роздільним пунктом бути не може).

Габарит навантаження - граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, в якому, не виходячи назовні, має розміщуватися вантаж (із врахуванням упакування та кріплення) на відкритому рухомому складі за знаходження його на прямій горизонтальній колії.

Габарит рухомого складу - граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, в якому, не виходячи назовні, повинен розміщуватися як навантажений, так і порожній рухомий склад, встановлений на прямій горизонтальній колії.

Габарит наближення будівель - граничний поперечний (перпендикулярний до осі колії) контур, всередину якого не повинні заходити ніякі частини споруд та пристроїв.

Виняток можуть становити лише пристрої, призначені для безпосередньої взаємодії їх із рухомим складом (вагонні уповільнювачі в робочому стані, контактні проводи з деталями кріплення, поворотна частина колонки при набиранні води тощо).

Гальмування екстрене - гальмування, що застосовується для негайної зупинки поїзда шляхом екстреної розрядки магістралі та реалізації максимальної гальмової сили.

Гальмування службове - гальмування ступенями визначеної величини для плавного зниження швидкості чи зупинки поїзда у заздалегідь передбаченому місці.

Гальмова путь - відстань, яку проходить поїзд за час від моменту переведення ручки крана машиніста або крана екстреного гальмування в гальмове положення до повної зупинки. Гальмові путі розрізняються в залежності від виду гальмування (службове, повне службове та екстрене).

Головні колії - колії перегонів, а також колії станцій, що є безпосереднім продовженням колій суміжних перегонів і, як правило, не мають відхилень на стрілочних переводах.

Дільниця гарантійна - частина залізничної мережі, обмежена пунктами технічного обслуговування поїздів, де працівники пунктів технічного обслуговування несуть відповідальність за безпечне прямування вагонів без відчеплення від поїздів.

Дільниця обертання локомотивів - частина залізничної мережі, обмежена пунктами обертання локомотивів.

Дільниця колійного блокування - частина залізничної мережі, обладнана пристроями автоблокування або напівавтоматичного блокування.

Залізнично-будівельні машини - один з видів спеціального рухомого складу, що має один або декілька робочих органів, які виконують роботи з будівництва, з усіх видів ремонту, утримання й технічного обслуговування споруд і пристроїв залізниць.

Запобіжний тупик - тупикова колія, призначена для запобігання виходу рухомого складу на маршрути проходження поїздів.

Знімні рухомі одиниці - знімні дрезини, ремонтні вишки на електрифікованих ділянках, колійні вагончики, колієвимірювальні, дефектоскопні та інші візки і рухомі одиниці, що можуть бути зняті з колії вручну працівниками, які їх обслуговують.

Індекс вантажного поїзда - спеціальний код, що складається із 10 цифр, які присвоюються всім вантажним поїздам на станції їх формування. Перші чотири цифри - єдина сіткова розмітка (ЄСР) станції формування поїзда, наступні дві - порядковий номер состава, сформованого на цій станції, а останні чотири - ЄСР станції призначення поїзда.

Інтенсивний рух поїздів - розміри руху пасажирських та вантажних поїздів (у сумі) за графіком на двоколіїних ділянках більше 50 пар і одноколіїних - більше 24 пар на добу.

Керівник маневрів - працівник, котрий безпосередньо керує діями всіх осіб, які беруть участь у маневрах, без вказівки котрого машиніст локомотива, який проводить маневри, не має права приводити локомотив у рух.

Керівник робіт - відповідальна особа, на котру покладене керівництво роботами на експлуатованих залізничних коліях, спорудах та пристроях.

Контактна мережа - сукупність проводів, конструкцій та обладнання, що забезпечують передачу електричної енергії від тягових підстанцій до струмоприймачів електрорухомого складу.

Колійний знак - постійний покажчик профілю та протяжності залізничних ліній.

Колійний пост - роздільний пункт на залізничних лініях, що не має колійного розвитку (блок-пост у разі напівавтоматичного блокування, пост примикання на одноколіїному перегоні з двоколіїною вставкою, передвузловий пост і т. ін.).

Колії спеціального призначення - запобіжні та вловлюючі тупики та під'їзні колії на перегонах і станціях.

Локомотиви - електровози, тепловози, газотурбовози та паровози.

Локомотивна бригада - працівники, які призначені для обслуговування локомотивів, а також моторвагонних поїздів.

Малодіяльні ділянки - ділянки з розмірами руху пасажирських і вантажних поїздів (у сумі) за графіком не більше 8 пар на добу.

Маневровий состав - група вагонів, зчеплених між собою та з локомотивом, що проводить маневри.

Міжпостовий перегін - перегін, обмежений колійними постами або колійним постом і станцією.

Міжстанційний перегін - перегін, обмежений станціями, роз'їздами та обгінними пунктами.

Моторвагонний рухомий склад - моторні та причіпні вагони, із яких формуються моторвагонні поїзди (електропоїзди, дизель-поїзди і автомотриси).

Нейтральна вставка - ділянка контактної підвіски між двома повітряними проміжками (ізолюючими сполученнями), на яких нормально відсутня напруга. Нейтральна вставка виконується так, що за проходження струмоприймачів електрорухомого складу забезпечується електрична ізоляція ділянок, які сполучаються.

Обгінний пункт - роздільний пункт на двоколійних лініях, що мають колійний розвиток, який допускає обгін поїздів і в необхідних випадках переведення поїзда з головної колії на іншу.

Особливо інтенсивний рух поїздів - розміри руху пасажирських та вантажних поїздів (у сумі) за графіком на двоколійних ділянках більше 100 пар і на одноколійних - більше 48 пар на добу.

Особливі колійні знаки - межі залізничної смуги відведення, покажчик номера стрілки, знак осі пасажирської будівлі, знаки на лінійних колійних будівлях, реperi початку і кінця кругових кривих, а також початку, середини та кінця перехідних кривих, прихованих споруд земляного полотна, найвищого горизонту вод і максимальної висоти хвилі.

Охоронна стрілка - стрілка, встановлена за приготування маршруту приймання або відправлення поїзда в положення, що виключає можливість виходу рухомого складу на підготовлений маршрут.

Пасажирський зупинний пункт - пункт на перегоні, що не має колійного розвитку і призначений виключно для посадки та висадки пасажирів (роздільним пунктом не є).

Перегін - частина залізничної лінії, обмежена суміжними станціями, роз'їздами, обгінними пунктами або колійними постами.

Переїзд - місце перехрещення залізниць на одному рівні з автомобільними дорогами або трамвайними коліями.

Підштовхуючий локомотив - локомотив, призначений для допомоги ведучому локомотиву на окремих перегонах або частині перегону (у хвості поїзда).

Під'їзна колія - колія, призначена для обслуговування окремих підприємств, організацій, установ (заводів, фабрик, шахт, кар'єрів, лісоторфозробок, електричних станцій, тягових підстанцій тощо), зв'язана із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і належить залізниці чи підприємству, організації, установі.

Повітряний проміжок (ізолююче сполучення) - поєднання суміжних частин контактної мережі з електричною ізоляцією (струмоподіл). Ізолююче поєднання виконується так, що за проходження струмоприймача електрорухомого складу суміжні ділянки електрично поєднуються.

Поїзд - сформований і зчеплений состав вагонів з одним або декількома діючими локомотивами чи моторними вагонами, що мають встановлені сигнали. Локомотиви без вагонів, моторні вагони та спеціальний самохідний рухомий склад, що відправляються на перегін, вважаються поїздом.

Поїзд вантажно-пасажирський - формується на малодіяльних ділянках із вантажних та пасажирських вагонів, які призначені для перевезення вантажів та пасажирів.

Поїзд вантажний довгосоставний - вантажний поїзд, довжина якого (в умовних вагонах) перевищує максимальну норму, встановлену графіком руху на ділянці проходження цього поїзда.

Поїзд вантажний підвищеної ваги - вантажний поїзд вагою більше 6 тисяч тонн з одним або декількома діючими локомотивами в голові состава, в голові та хвості, в голові та останній третині состава.

Поїзд вантажний підвищеної довжини - вантажний поїзд, довжина якого 350 осей і більше.

Поїзд вантажний з'єднаний - поїзд, складений з двох і більше зчеплених між собою вантажних поїздів, з діючими локомотивами в голові кожного поїзда.

Поїзд вантажний великоваговий - вантажний поїзд, вага якого для відповідних серій локомотивів на 100 т і більше перевищує визначену графіком руху вагову норму на ділянці проходження цього поїзда.

Поїзд господарчий - поїзд, що сформований з діючого локомотива або спеціального самохідного рухомого складу, який використовується як локомотив; вагонів, що виділені для спеціальних і технічних потреб залізниць; спеціального самохідного і несамохідного рухомого складу, призначеного для виконання робіт з утримання, обслуговування й ремонту споруд і пристроїв залізниць.

Поїзд людський - вантажний поїзд, у якому знаходиться 10 і більше вагонів, зайнятих людьми.

Поїзд пасажирський - поїзд для перевезення пасажирів, багажу й пошти, сформований з пасажирських вагонів. За видами сполучення пасажирські поїзди розподіляються на далекі, що рухаються на відстань більше 700 км, місцеві до 700 км та приміські до 150 км.

Поїзд пасажирський довгосоставний - пасажирський поїзд, довжина якого перевищує довжину, встановлену схемою формування даного поїзда.

Поїзд пасажирський підвищеної довжини - пасажирський поїзд, що має в своєму складі 20 і більше вагонів.

Поїзд пасажирський з'єднаний - поїзд, що складається з двох пасажирських поїздів, зчеплених між собою, з діючими локомотивами в голові кожного поїзда.

Поїзд поштово-багажний - формується з пасажирських і вантажних вагонів, які призначені для перевезення пошти, багажу й вантажобагажу, а також окремих пасажирських вагонів для перевезення пасажирів, що причіплюються тільки на дільницях, де не обертаються пасажирські поїзди.

Поїзні сигнали - сигнали, що застосовуються для означення поїздів, локомотивів та інших рухомих одиниць.

Прикордонна станція - станція, що розташована перед кордоном із суміжною державою. Наступною за цією станцією є станція суміжної держави.

Прикордонна передавальна станція - остання перед суміжною державою дільнична чи сортувальна станція, яка призначена для виконання операцій з технічного й комерційного

огляду вагонів, що передаються в суміжну державу, а також для виконання операцій з перевізними документами.

Роздільний пункт - пункт, що розділяє залізничну лінію на перегони чи блок-ділянки.

Роз'їзд - роздільний пункт на одноколіїних лініях, що мають колійний розвиток, призначений для схрещення й обгону поїздів.

Рефрижераторний поїзд - поїзд, сформований з рефрижераторних вагонів.

Рухомий склад - локомотиви, вагони і моторвагонний рухомий склад.

Сигнал - умовний видимий чи звуковий знак, за допомогою якого подається певний наказ.

Сигнальний знак - умовний видимий знак, за допомогою якого подається наказ або вказівка певній категорії працівників.

До сигнальних знаків відносяться граничні стовпчики, знаки, що означають межі станції, подачі свистка, відключення і включення струму тощо.

Спеціальний рухомий склад - незнімні рухомі одиниці на залізничному ході: снігоочисники, снігоприбиральні та щебнеочисні машини, баластери, колісукладачі, вантажнопідйомні крани, дрезини тощо.

Спеціальний рухомий склад. Незнімні рухомі одиниці на залізничному ході:

спеціальний самохідний рухомий склад - мотовози, дрезини, спеціальні автомотриси для перевезення матеріалів, потрібних для виконання робіт, або доставки працівників підприємств до місця робіт, залізнично-будівельні машини, що мають автономний двигун з тяговим приводом у транспортному режимі;

спеціальний несамохідний рухомий склад - залізнично-будівельні машини без тягового приводу в транспортному режимі, причепи та інший спеціальний рухомий склад, призначений для виконання робіт з утримання, обслуговування й ремонту споруд і пристроїв залізниць, що включені до господарчого поїзда.

Спуск зтяжний - спуск за умови наступної крутості і довжини:

Крутість	Довжина
від 0,008 до 0,010	8 км і більше
більше 0,010 до 0,014	6 км і більше
більше 0,014 до 0,017	5 км і більше
більше 0,017 до 0,020	4 км і більше
більше 0,020 і крутіший	2 км і більше

Спуск керівний - найбільш крутий спуск (з врахуванням опірності кривих) довжиною, не меншою гальмової путі.

Станція - роздільний пункт з колійним розвитком, що дозволяє проводити операції з приймання, відправлення, схрещення й обгону поїздів, операції з приймання, видачі вантажів та обслуговування пасажирів, а за умови розвинених колійних пристроїв - маневрову роботу з розформування та формування поїздів і технічні операції з поїздами.

Примітка. У тексті Правил за всіх випадків, коли йдеться про роздільні пункти, що мають колійний розвиток або обслуговуються черговими працівниками (станція, роз'їзд, обгінний пункт, колійний пост), застосовані загальні терміни "Станція" або "Черговий по станції" за винятком місць, де за характером вимог необхідно зазначити точно, про які саме роздільні пункти йдеться.

Станційний пост централізації - пост на станції, у якому зосереджується управління групою централізованих стрілок і сигналів.

Станційні колії - колії у межах станцій - головні, приймально-відправні, сортувальні, вантажно-вивантажувальні, витяжні, деповські (локомотивного та вагонного господарства), з'єднувальні (що з'єднують окремі парки на станції, що ведуть до контейнерних пунктів, паливних складів, баз, сортувальних платформ, до пунктів очищення, промивки, дезінфекції вагонів, ремонту рухомого складу та виконання інших операцій), а також інші колії, призначення яких визначається операціями, що проводяться на них.

Стрілка - частина стрілочного переводу, що складається з рамних рейок, вістряків та перевідного механізму. В разі наявності хрестовин з рухомим осердям у поняття стрілки входить і хрестовина.

Стрілка нецентралізована - стрілка, вістряки якої переводяться вручну за допомогою перевідного механізму безпосередньо біля стрілки.

Стрілка централізована - стрілка, вістряки якої (за наявності хрестовини з рухомим осердям і осердя) переводяться спеціальними пристроями, що управляються з одного центрального пункту.

Стрілочний перевід - пристрій, що служить для переведення рухомого складу з однієї колії на іншу. Стрілочні переводи складаються із стрілок, хрестовин і сполучних колій між ними. Хрестовини можуть бути з нерухомим або рухомим осердям.

Стрілочний пост - один або декілька стрілочних переводів нецентралізованого управління, що обслуговуються одним черговим стрілочного поста.

Стрілочний район - група суміжних стрілочних постів, що перебувають під контролем одного старшого чергового стрілочного поста.

Черговий по станції - змінний помічник начальника станції, який одноособово розпоряджається прийманням, відправленням і пропусканням поїздів, а також іншими переміщеннями рухомого складу на головних та приймально-відправних коліях станції (а де немає маневрового диспетчера - і на інших коліях).

Ухил - елемент поздовжнього профілю залізничної колії, що має нахил до горизонтальної лінії. Ухил для поїзда, що рухається від нижчої точки до вищої, називається підйомом, а назад - спуском.