

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ПО НАДЗОРУ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

« УЗГОСЖЕЛДОРНАДЗОР »

**ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

Ташкент 2002 г.

**ГОСУДАРСТВЕННАЯ ИНСПЕКЦИЯ
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН
ПО НАДЗОРУ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК**

« УЗГОСЖЕЛДОРНАДЗОР »

СОГЛАСОВАНО:

**Генеральный директор
Агентства
«Саноатконтехназорат»**

_____ **Р.Т. Саидов**

«__» _____ **2002 г.**

УТВЕРЖДАЮ:

**Начальник инспекции
«Узгосжелдорнадзор»**

_____ **Б.В. Юсупов**

«__» _____ **2002 г.**

**ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ПРОМЫШЛЕННОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА
РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

Ташкент 2002 г.

ВВЕДЕНИЕ

1. Правила технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта Республики Узбекистан (Правила) устанавливают основные положения и порядок работы промышленного железнодорожного транспорта и его работников, основные размеры, нормы содержания сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации.

2. Выполнение Правил технической эксплуатации обеспечивает четкую работу промышленного железнодорожного транспорта, безопасность движения и бесперебойное транспортное обслуживание производственных процессов организаций, грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов.

3. Правила могут быть изменены только приказом (указанием) начальника инспекции «Узгосжелдорнадзор» по согласованию с агентством «Саноатконтехназорат».

В развитие отдельных положений настоящих Правил инспекция «Узгосжелдорнадзор» дает соответствующие разъяснения, а предприятия издают другие нормативные акты, обязательные при организации работы промышленного железнодорожного транспорта.

Положения Правил распространяются на все организации, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности (кроме организаций Государственно-акционерной железнодорожной компании «Узбекистон темир йуллари» (далее по тексту ГАЖК)), осуществляющие деятельность в области промышленного железнодорожного транспорта.

4. Требования настоящих Правил распространяются на инструкции, технические условия, нормы и другие нормативные документы, относящиеся к технической эксплуатации, проектированию и строительству пути, сооружений, устройств, подвижного состава, в том числе специального подвижного состава, а также технологического специального подвижного состава, разрабатываемые подразделениями железнодорожного транспорта организаций, организациями промышленного железнодорожного транспорта и другими организациями.

5. На промышленном железнодорожном транспорте применяются Инструкция по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте от 17 сентября 2002 года № ГИН-07-019-02 и Инструкция по сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте от 17 сентября 2002 года № ГИН-07-020-02, разработанные в соответствии с настоящими Правилами и утвержденные инспекцией «Узгосжелдорнадзор».

6. Местные инструкции, издаваемые организациями в развитие отдельных положений настоящих Правил, утверждаются руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации (заместителем руководителя организации по транспорту) или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта, если эти инструкции регламентируют работу только промышленного железнодорожного транспорта.

Если Местные инструкции определяют взаимодействие в работе железнодорожного

транспорта и обслуживаемых производственных подразделений (цехов), они утверждаются руководителем организации.

Местная инструкция, регламентирующая взаимодействие организации и контрагента, грузоотправителя, грузополучателя утверждается руководителями соответствующих организаций.

7. Правила технической эксплуатации обязательны для всех работников организаций промышленного железнодорожного транспорта и подразделений железнодорожного транспорта организаций, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, руководителей этих организаций, работников обслуживаемых производственных подразделений, связанных с работой промышленного железнодорожного транспорта или обеспечивающих его работу, а также для проектных и конструкторских организаций, разрабатывающих проекты на реконструкцию и строительство подвижного состава, сооружений и устройств промышленного железнодорожного транспорта.

8. Железнодорожные пути организаций, по которым обращаются локомотивы ГАЖК, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан от 13 августа 2001 г. № 36 (далее – Правила технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан).

9. Принадлежащие организациям локомотивы и вагоны, выходящие на пути железных дорог, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан.

10. Подразделения железнодорожного транспорта организаций и организации промышленного железнодорожного транспорта должны иметь технический паспорт, содержащий основные технические, технико-экономические и эксплуатационные показатели железнодорожного хозяйства.

Форма технического паспорта и инструкция по его составлению утверждаются руководителями подразделения железнодорожного транспорта организации после согласования с инспекцией «Узгосжелдорнадзор».

11. Принадлежащие контрагентам локомотивы и вагоны, выходящие на пути организации, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

Порядок обращения такого подвижного состава устанавливается руководителем организации, на пути которой выезжает подвижной состав, по согласованию с руководителем организации-контрагента.

12. Нарушение Правил технической эксплуатации работниками промышленного железнодорожного транспорта, контрагентами, а также работниками производственных подразделений организации, привлекаемым к работе, связанной с движением поездов, маневровой работой, погрузкой и выгрузкой грузов или передвижением подвижного состава, в том числе специального, а также технологического специального подвижного состава, влечет за собой в зависимости от степени и характера нарушения ответственность в соответствии с действующим законодательством.

ГЛАВА 1

Общие обязанности работников промышленного железнодорожного транспорта

13. Основными обязанностями работников промышленного железнодорожного транспорта является бесперебойное и своевременное обслуживание производства, а также контрагентов, грузоотправителей и грузополучателей железнодорожными перевозками при безусловном обеспечении безопасности движения и безопасности работающих, сохранности перевозимых грузов, соблюдение требований охраны окружающей природной среды.

14. Каждый работник промышленного железнодорожного транспорта, связанный с движением поездов и маневровой работой, несет по кругу своих обязанностей ответственность за выполнение настоящих Правил и безопасность движения; при этом он обязан выполнять правила и инструкции по безопасности труда, пожарной безопасности, производственной санитарии; ответственность за выполнение этих правил и инструкций возлагается на исполнителей и руководителей соответствующих подразделений.

Ответственность за соблюдение Правил технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта и других правил и инструкций работниками организации возлагается на руководителей организаций, руководителей подразделений железнодорожного транспорта, производственных подразделений, контрагентов, грузоотправителей и грузополучателей, пользующихся услугами промышленного железнодорожного транспорта.

15. Каждый работник промышленного железнодорожного транспорта обязан принять меры к остановке поезда или маневрирующего состава во всех случаях, угрожающих жизни людей или безопасности движения, а при обнаружении неисправности сооружения или устройства, угрожающей безопасности движения или загрязнению окружающей среды, должен немедленно принять меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.

16. Работники промышленного железнодорожного транспорта при исполнении служебных обязанностей должны быть одеты в производственную одежду и обувь согласно установленных норм, и содержать в порядке рабочее место и обслуживаемые ими технические средства.

Работники, для которых установлена специальная производственная форма одежды, должны быть одеты по форме.

17. Запрещается допускать на локомотивы, в кабины управления специальным самоходным подвижным составом и другими подвижными единицами, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лиц, не имеющих права доступа к ним.

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

Работники промышленного железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стажировку в качестве вторых лиц, могут допускаться к управлению локомотивами, специальным самоходным подвижным составом и другими подвижными единицами, сигналами, стрелками, аппаратами и механизмами только под личную ответственность и под наблюдением работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

18. Лица, поступающие на работу на промышленный железнодорожный транспорт, на должности, связанные с движением поездов и маневровой работой, должны пройти медицинское освидетельствование для определения их годности к выполнению соответствующей работы, и в дальнейшем проходить периодические медицинские осмотры, пройти профессиональное обучение, пройти проверку знаний и в последующем периодически проходить проверку в знании:

Правил технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта;
Инструкции по сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте;
Инструкции по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте;
правил и инструкций по технике безопасности и производственной санитарии;
должностных и местных инструкций и других нормативных документов, регламентирующих работу промышленного железнодорожного транспорта, а также устанавливающих должностные обязанности работников.

Работники промышленного железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов и маневровой работой, должны проходить проверку знаний на экзаменационной комиссии, состав которой устанавливается инспекцией «Узгосжелдорнадзор».

Лицам, не выдержавшим проверку знаний на экзаменационной комиссии, через месяц назначается повторная проверка.

Работники промышленного железнодорожного транспорта, не прошедшие повторную проверку знаний (аттестацию), используются на других должностях в порядке, установленном трудовым законодательством.

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

Работники производственных подразделений организации и контрагентов, связанные с движением поездов и маневровой работой, должны проходить на комиссиях при подразделениях железнодорожного транспорта организаций проверку знания правил и инструкций, регламентирующих работу промышленного железнодорожного транспорта, в объемах и в сроки, установленные для соответствующих должностей и профессий работников промышленного железнодорожного транспорта.

Объем знаний для каждой профессии и должности, порядок проведения и сроки периодических проверок знаний устанавливаются инспекцией «Узгосжелдорнадзор».

Работники промышленного железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов и маневровой работой на путях ГАЖК, в порядке и в сроки, установленные инспекцией «Узгосжелдорнадзор», должны проходить проверку знания Правил технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан, Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан, Инструкции по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан, а работники выделенные для руководства погрузкой и креплением грузов на открытом подвижном составе, - проверку знаний технических условий погрузки и крепления грузов.

19. Медицинское освидетельствование лиц, поступающих на промышленный железнодорожный транспорт, связанных с движением поездов и маневровой работой, и периодическое переосвидетельствование их производится в соответствии с порядком и в сроки, установленные министерством здравоохранения Республики Узбекистан.

Медицинское освидетельствование и переосвидетельствование должны проходить также работники производственных подразделений организаций, связанные с движением поездов и маневровой работой.

Работники, связанные с движением поездов и маневровой работой, в порядке, установленном руководителем организации, перед началом работы, а также в течении или по окончании смены, могут направляться на медицинский осмотр.

20. Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей и профессий, непосредственно связанных с движением поездов и маневровой работой: машинистов локомотивов, мотовозов и специальных автотомтрис, грузоподъемных кранов на железнодорожном ходу и их помощников, водителей дрезин и их помощников, диспетчеров, дежурных по постам, паркам и горкам, операторов сортировочных горок, операторов при дежурных по станциям, работников составительских бригад, регулировщиков скоростей движения вагонов, сигналистов, операторов поста централизации, дежурных стрелочного поста, дорожных и мостовых мастеров, бригадиров пути, обходчиков, монтеров пути (второго разряда и выше), дежурных по переездам, электромехаников и электромонтеров по обслуживанию устройств сигнализации, централизации, блокировки (СЦБ) и сортировочных горок, осмотрщиков-ремонтников вагонов, осмотрщиков вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, операторов пунктов технического обслуживания вагонов, мастеров, электромехаников и электромонтеров участков электроснабжения, механиков рефрижераторных поездов и секций, электромонтеров контактной сети, рабочих занятых на ремонте и техническом обслуживании устройств (пневматических и др.) очистки стрелок, наладчиков дефектоскопных тележек, операторов по путевым измерениям и их помощников, машинистов железнодорожно-строительных машин и их помощников.

Эти требования распространяются и на работников других подразделений организации, привлекаемых к работе, связанной с движением поездов и маневровой работой.

21. Запрещается допускать к работе лиц, находящихся в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения. Работники, обнаруженные при исполнении обязанностей в таком состоянии, немедленно отстраняются от работы и привлекаются к ответственности в соответствии с действующим законодательством.

22. Работники промышленного железнодорожного транспорта должны обеспечивать сохранность вверенного имущества железнодорожного транспорта и перевозимых грузов.

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА

ГЛАВА 2

Общие положения.

23. Сооружения и устройства промышленного железнодорожного транспорта, а также сооружения и устройства производственных подразделений организаций, связанные с работой промышленного железнодорожного транспорта, должны содержаться в исправном состоянии, обеспечивающем безопасную работу подвижного состава и своевременное транспортное обслуживание производственных объектов, грузоотправителей, грузополучателей и контрагентов.

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

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

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

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

24. Все пути и стрелочные переводы на станциях, за исключением переданных в ведение обслуживаемых объектов и служб подразделения железнодорожного транспорта, находятся в распоряжении начальника станции.

Пути и стрелочные переводы, переданные в ведение обслуживаемых объектов (производств, цехов и др.), а также подразделений (управлений, центров) железнодорожного транспорта (локомотивной, вагонной, пути и других), находятся в распоряжении руководителей соответствующих объектов и подразделений (управлений, центров).

25. Принадлежность сооружений и устройств, в том числе путей и стрелочных переводов, обслуживаемым объектам (производствам, цехам и др.) устанавливается руководителем организации – владельца указанных сооружений и устройств.

Принадлежность станционных путей и сооружений подразделениям (управлениям, центрам) железнодорожного транспорта организации определяется соответственно руководителем подразделения железнодорожного транспорта или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

26. Железнодорожные пути и сооружения, обеспечивающие работу промышленного железнодорожного транспорта, должны своевременно очищаться от производственных отходов, просыпанного груза и снега.

Закрепление сооружений и устройств, в том числе железнодорожных путей и стрелочных переводов за обслуживаемыми железнодорожным транспортом объектами (цехами, производствами, грузоотправителями, грузополучателями и др.) для очистки от производственных отходов, просыпей и снега устанавливается руководителем организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

27. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям.

На сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны быть технические паспорта (в соответствии с действующими нормативными документами), содержащие технические и эксплуатационные характеристики.

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

Внесение изменений в конструкции сооружений и устройств, находящихся в эксплуатации, допускается в установленном порядке с разрешения руководителя организации или других лиц, имеющих право утверждать проектную документацию на эти сооружения и устройства.

28. Приемка в эксплуатацию законченных строительством объектов промышленного железнодорожного транспорта осуществляется приемочными комиссиями в соответствии с правилами приемки в эксплуатацию законченных строительством объектов согласно строительным нормам и правилам (СНиП).

Приемка в эксплуатацию объектов промышленного железнодорожного транспорта после реконструкции осуществляется специально назначенной комиссией организации. В состав комиссии включается руководитель подразделения железнодорожного транспорта организации или руководитель организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

29. Путь развития, подвижной состав, сооружения и устройства промышленного железнодорожного транспорта должны соответствовать техническому уровню основного производства и обеспечивать его своевременное транспортное обслуживание.

На промышленном железнодорожном транспорте должны предусматриваться механизированные и автоматизированные системы погрузки и выгрузки грузов с применением эффективных средств профилактики смерзаемости грузов и восстановления их сыпучести, устройства для очистки вагонов от остатков груза, списывания и взвешивания вагонов на ходу, устройств, обеспечивающих контроль прибытия поезда на станцию в полном составе и др., а также автоматизированные системы управления транспортным процессом.

30. При производстве погрузочно-разгрузочных операций на вагоно-опрокидывателях, с помощью кранов и других механизмов, а также при использовании

устройств для восстановления сыпучести грузов организации обязаны принимать меры, обеспечивающие сохранность вагонов.

31. Сооружения и устройства подъездных путей от станции примыкания до территории организации должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного Государственным стандартом Республики Узбекистан.

Сооружения и устройства, находящиеся на территории организации, а также сооружения и устройства между территориями организаций должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С_п, установленного государственным стандартом и специальным габаритам.

Габариты С и С_п и специальные габариты должны соблюдаться при проектировании, строительстве, реконструкции сооружений и устройств промышленного железнодорожного транспорта, а также у всех эксплуатируемых сооружений и устройств, ранее приведенных к указанным габаритам.

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

Отступление от специальных габаритов допускается с разрешения организации, утвердивший указанные габариты.

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

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

Негабаритные места должны быть четко обозначены и указаны в техническо-распорядительном акте станции или в местной инструкции.

Соответствие габаритов установленным нормам должно проверяться не реже одного раза в 10 лет, а также после ремонта или реконструкции, комиссией, состав которой устанавливается руководителем организации.

32. Расстояние между осями путей на перегонах и отдельных пунктах устанавливается СНиП 2.05.07-91* «Промышленный транспорт» или нормами технологического проектирования, разрабатываемыми в развитие указанных Строительных норм и правил.

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

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

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

Горизонтальное расстояние на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях

устанавливается в соответствии с Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

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

Грузы, которые не могут быть размещены на открытом подвижном составе в пределах габаритов погрузки, перевозятся в порядке, установленном Местной Инструкцией по перевозке негабаритных, тяжеловесных и длинномерных грузов по путям промышленного железнодорожного транспорта.

Для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки устанавливаются габаритные ворота.

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

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

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

ГЛАВА 3

Сооружения и устройства путевого хозяйства

34. Все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное движение подвижного состава с наибольшими скоростями и осевыми нагрузками, установленными на конкретном участке.

35. Техническое оснащение мастерских по ремонту путевых машин, по восстановлению элементов верхнего строения пути, звеносборочных баз и других объектов путевого хозяйства промышленного железнодорожного транспорта должны обеспечивать высокое качество технического обслуживания и ремонта машин и механизмов, выполнение установленных объемов работ по содержанию и ремонту железнодорожных путей согласно Правил ремонта железнодорожных путей промышленного транспорта.

План и профиль пути

36. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжений прямых и кривых, крутизны уклонов должен соответствовать утвержденному плану и профилю линии, а при проектировании должен соответствовать СНиП «Промышленный транспорт».

37. Станции, посты, разъезды, обгонные пункты, как правило, должны располагаться на горизонтальной площадке. Расположение отдельных пунктов на уклоне или кривом участке пути должно быть обосновано проектом.

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

В необходимых случаях для предотвращения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути должно предусматриваться устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков или стрелок.

Во всех случаях расположения отдельных пунктов на уклонах должно быть обеспечено трогание с места поездов установленной весовой нормы.

38. План и профиль пути подвергаются инструментальной проверке не реже одного раза в 10 лет.

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

Участки, на которых производятся работы, вызывающие временное изменение плана и профиля пути, устанавливаются по окончании работ в проектных отметках и принимаются комиссией подразделения железнодорожного транспорта организации, а при изменении плана и (или) профиля пути проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением владельцу пути соответствующей документации.

39. В организации должны быть основные чертежи и описания всех имеющихся сооружений и устройств путевого хозяйства, а также планы и продольные профили всех железнодорожных путей. В указанную документацию должны своевременно вноситься все изменения, вызванные проведенными работами.

Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения

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

Для вновь строящихся и реконструируемых железнодорожных линий ширина земляного полотна поверху должна соответствовать требованиям СНиП «Промышленный транспорт».

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

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

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

Таблица 1.

Нормы уширения земляного полотна на кривых участках пути, м

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

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

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

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

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

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

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

41. Ширина колеи на участках пути с деревянными шпалами для постоянных и передвижных железнодорожных путей указана в табл. 2.

Таблица 2.

Ширина колеи на участках с деревянными шпалами, мм

Участок пути	Номинальная	Предельные отклонения
Прямая и кривая радиусом 350 м и более	1524	+6; -8
Кривая радиусом 349-150 м	1530	+10; -4
Кривая радиусом 149 и менее	1540	+10; -4

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

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

42. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть в одном уровне. На прямых участках пути превышение одной рельсовой нити над другой не должно быть более 6 мм.

Возвышение наружной нити на кривых участках пути в зависимости от радиуса кривой и скорости движения подвижного состава устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта в соответствии с правилами ремонта железнодорожных путей промышленного транспорта. Возвышение наружной рельсовой нити не должно превышать 150 мм.

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

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

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

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

44. Надзор за искусственными сооружениями устанавливается в соответствии с Местной инструкцией по содержанию искусственных сооружений промышленного железнодорожного транспорта.

Пропуск по мостам подвижного состава с нагрузками, превышающими расчетные, запрещается.

45. Искусственные сооружения должны быть снабжены противопожарными

средствами по установленным Местной инструкцией по содержанию искусственных сооружений промышленного железнодорожного транспорта нормам и в необходимых случаях иметь приспособления для осмотра.

46. Для контроля и оценки технического состояния пути и сооружений на промышленном железнодорожном транспорте должны применяться дефектоскопные средства, путеизмерительные тележки и другое необходимое оборудование.

47. Рельсы на главных и приемоотправочных путях и путях перевозки горячих грузов должны периодически проверяться дефектоскопными средствами по графику утверждаемому руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта, но не реже двух раз в год, а на остальных путях – не менее одного раза в год.

Рельсы и стрелочные переводы

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

Применение на путях промышленного железнодорожного транспорта новых конструкций стрелочных переводов регламентируется руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Нормы износа рельсов устанавливаются правилами ремонта железнодорожных путей промышленного транспорта.

В стыках соединений рельсов постоянных и передвижных путей должно быть с каждой стороны не менее 2-х болтов.

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

Запрещается вносить изменения в конструкцию стрелочных переводов без согласия с организацией, утвердившей проектную документацию.

Стрелочные переводы должны иметь крестовины следующих марок:

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

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

на подгорочных путях – не круче – 1/9;

на специальных путях при перевозке чугуновозов, тележек со слитками – не круче 1/6, а симметричные – не круче – 1/3,5;

при перевозке чугуновозов, шлаковозов, тележек со слитками на реконструируемых заводах – не круче 1/5, а симметричные – не круче 1/3,5;

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

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

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

разъединение стрелочных острияков;
отставание острияка от рамного рельса на 4 мм и более, измеряемое против первой тяги;

выкрашивание острияка, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивания острияка:

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

на главных путях 200 мм и более;

на приемоотправочных путях 300 мм и более;

на прочих путях 400 мм и более;

для стрелочных переводов марки 1/5 и круче – более 250 мм;

понижение острияка против рамного рельса на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острияка поверху 50 мм и более;

превышение предельных норм износа рамных рельсов и острияков стрелочных переводов, приведенных в табл. 3;

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

расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм или расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;

излом острияка или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика);

разрыв одного контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше;

излом контррельса.

Таблица 3.

Нормы износа рамных рельсов и острияков стрелочных переводов, мм

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

Таблица 4.

Предельные нормы износа сердечников крестовин, мм

Скорость, км/ч	Марка крестовин				
	1/11	1/9	1/7	1/6	1/5
5	14	14	14	14	14
10	14	14	14	10	10
15	14	12	12	8	8
25	12	10	10	6	6
40	10	8	6	-	-
70 и более	8	6	-	-	-

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

- вертикальный износ сердечников тупых и острых крестовин более 14 мм;
- излом крестовины (сердечника, усовика) или контррельса;
- расстояние между рабочей гранью сердечника острой крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм или расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика острой крестовины более 1435 мм;
- разрыв одного контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Порядок эксплуатации стрелочных переводов имеющих подвижные сердечники крестовин устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

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

При этом освещаемыми указателями и замками (навесными или контрольными) должны быть оборудованы нецентрализованные стрелки:

- расположенные на путях, по которым производится прием и отправление поездов, а также охранные;
- ведущие на пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами;
- примыкающие к главным путям на перегонах;
- ведущие на пути стоянки восстановительных поездов;
- ведущие в предохранительные и улавливающие тупики.

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, а также подгорочных горловин сортировочных парков и расположенные внутри производственных помещений (цехов) указателями не оборудуются.

Стрелки, дистанционно управляемые из кабины локомотива или специального самоходного подвижного состава, оборудуются указателями светофорного типа.

Стрелки (кроме расположенных на горочных и сортировочных путях), в том числе централизованные и имеющие контрольные замки, должны быть оборудованы

приспособлениями для возможности запираения их навесными замками. Эти приспособления должны обеспечивать плотное прилегание остряка к рамному рельсу.

52. Ремонт и техническое обслуживание стрелочных переводов, глухих пересечений, установка, ремонт и содержание стрелочных указателей, сбрасывающих остряков, башмакосбрасывателей, поворотных брусьев, шарнирно-коленчатых замыкателей производятся работниками путевого хозяйства.

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

Порядок ремонта и технического обслуживания устройств очистки и освещения стрелок устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Пересечения, переезды и примыкания железнодорожных путей

53. Пересечения железнодорожных путей промышленного транспорта другими железнодорожными и трамвайными путями, троллейбусными линиями, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии с требованиями СНиП «Промышленный транспорт».

Порядок оборудования, обслуживания и эксплуатации железнодорожных переездов, а также их классификация устанавливаются инструкцией по эксплуатации железнодорожных переездов на путях промышленного железнодорожного транспорта.

54. Места пересечения железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне на территории организации устанавливаются руководителем организации или организации промышленного железнодорожного транспорта и должны быть оборудованы согласно проекту.

Запрещается проезд транспортных средств и самоходных машин через железнодорожные пути в не установленных местах.

55. Переезды должны иметь настил в соответствии с проектом. На подходах к переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов - сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги - предупредительные знаки, предусмотренные Правилами дорожного движения введенных в действие с 1 марта 2001 года постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 11 декабря 2000 года № 472;

56. Переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые. К регулируемым относятся переезды, оборудованные устройствами переездной сигнализации, оповещающей водителей транспортных средств о подходе к переезду поезда, или обслуживаемые дежурным работником.

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

57. Переезды, обслуживаемые дежурным работником, должны иметь прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом (на участках оборудованных

диспетчерской централизацией, - с поездным диспетчером) или радиосвязь.

В необходимых случаях железнодорожные переезды дополняются заградительными светофорами.

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

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

Во всех случаях высота габаритных ворот должна быть меньше высоты подвески контактного провода на 0,5 м.

Порядок движения по переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза устанавливается местной инструкцией по эксплуатации переезда.

Запрещается без разрешения начальника дистанции пути (службы пути) или работника, выполняющие его обязанности в организации промышленного железнодорожного транспорта либо в подразделении железнодорожного транспорта организации движение через переезд тихоходных машин, скорость которых менее 8 км в час, а также тракторных саней-волокуш.

59. Переход пешеходов через железнодорожные пути в не установленных местах, а также хождение по путям запрещается.

Места перехода через железнодорожные пути устанавливаются руководителем организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта и оборудуются согласно проекту.

На территории организации и в ее подразделениях должны быть вывешены схемы переходов через железнодорожные пути.

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

Запрещается оборудовать пешеходный переход в горловине станции.

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

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

61. Примыкание вновь строящихся линий к главным путям на перегонах запрещается. В исключительных случаях такое примыкание может быть допущено с разрешения руководителя организации.

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

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

Примыкания к приемо-отправочным и прочим станционным путям при наличии спуска круче 0,0025, создающего возможность ухода подвижного состава в сторону

станции, должны иметь предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки или стрелки.

Необходимость применения предохранительных устройств на станционных путях, имеющих уклоны свыше 0,0025 в сторону от станции и создающих возможность ухода подвижного состава, устанавливается проектом.

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

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

63. Пересечения железнодорожных путей промышленного транспорта линиями электропередачи и связи, нефтегазопроводами, водопроводами и другими надземными и подземными устройствами и сооружениями могут быть допущены только с разрешения руководителя организации.

На таких пересечениях проектом должны быть предусмотрены защитные и предохранительные устройства, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов и производства маневровой работы.

Путевые и сигнальные знаки

64. У главных путей перегона устанавливаются сигнальные, а в необходимых случаях и путевые знаки. У стрелочных переводов и в других местах соединения путей устанавливаются предельные столбики.

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

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

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

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

В выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) путевые знаки должны устанавливаться на расстоянии не менее 5700 мм от оси крайнего пути.

На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех, на которых установлены светофорные головки, комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм. На перегрузочных путях место установки предельных столбиков определяется в каждом конкретном случае проектом, согласованным с руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

ГЛАВА 4

Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства. Восстановительные средства.

65. Размещение и техническое оснащение локомотивных депо, пунктов технического обслуживания локомотивов, мастерских, экипировочных устройств и других сооружений и устройств локомотивного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов и маневровой работы, эффективное использование локомотивов, высокое качество технического обслуживания, выполнение ремонтов в установленные сроки, своевременное осуществление экипировочных операций, рациональное использование материальных ресурсов, охрану окружающей природной среды и безопасные условия труда.

66. Размещение и техническое оснащение вагонных депо и участков, пунктов технического обслуживания вагонов, промывочно-пропарочных станций, устройств по очистке вагонов, устройств и сооружений восстановления сыпучести грузов в вагонах и других сооружений и устройств вагонного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов и производства маневровой работы, качественный ремонт и техническое обслуживание вагонов, выполнение ремонтов в установленные сроки, рациональное использование материальных ресурсов, охрану окружающей природной среды, безопасные условия труда.

67. Размещение и техническое оснащение депо (мастерских) для специального подвижного состава, пунктов технического обслуживания, экипировочных устройств и других сооружений и устройств должны обеспечивать качественный ремонт и техническое обслуживание специального подвижного состава, рациональное использование материальных ресурсов, охрану окружающей природной среды, безопасные условия труда, эффективное использование специального подвижного состава.

68. Подразделения железнодорожного транспорта организаций, организации промышленного железнодорожного транспорта должны иметь в постоянной готовности восстановительные средства.

Количественный состав восстановительных средств в зависимости от структуры подразделений железнодорожного транспорта организаций и организаций промышленного железнодорожного транспорта устанавливаются их руководителями согласно положению о восстановительном поезде на промышленном железнодорожном транспорте.

Необходимость наличия и количество восстановительных средств в производственных подразделениях организаций устанавливается руководителем организации.

Запрещается занимать подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных поездов, и других восстановительных средств, предназначенных для выполнения восстановительных работ.

Устройства водоснабжения и водообработки должны обеспечивать бесперебойное снабжение водой надлежащего качества и в необходимом количестве локомотивов, станций, а также удовлетворять другие хозяйственные, противопожарные и питьевые потребности.

Канализационные и очистные сооружения должны обеспечивать отвод и очистку сточных вод промышленных железнодорожных предприятий.

ГЛАВА 5

Сооружения и устройства станционного хозяйства

69. Путь и техническое оснащение станций должны обеспечивать своевременное обслуживание перевозками производственных подразделений организаций, грузоотправителей, грузополучателей и контрагентов, выполнение в установленные сроки операций по приему и отправлению и маневровой работе, погрузке, выгрузке грузов, обработке составов и вагонов, эффективное использование технических средств, безопасность движения поездов и производства маневровой работы, сохранность окружающей природной среды и безопасные условия труда.

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

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

71. Служебные здания и помещения на станциях, предназначенные для размещения работников, связанных с движением поездов и маневровой работой (дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, работников СЦБ и связи и др.), должны обеспечивать необходимые условия для работы.

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

Для обзора маневровых районов с большим объемом работы у диспетчеров, дежурных по станциям других работников должны быть предусмотрены балконы, пешеходные мостики, выносные пульты или устройства промышленного телевидения.

В служебных помещениях дежурных по станциям разрешается устанавливать приборы управления и контроля, в том числе аппаратуру автоматизированного рабочего места, непосредственно относящиеся к работе дежурного по станции, а также централизованного управления освещением и дистанционного управления секционными разъединителями.

Размещение другого оборудования и аппаратуры допускается в исключительных случаях с разрешения руководителя подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителя организации промышленного железнодорожного транспорта.

72. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителя организации промышленного железнодорожного транспорта.

Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы наружными вызывными устройствами.

73. Станции, в зависимости от характера и объема работы, должны быть оборудованы диспетчерской внутристанционной связью, радиосвязью, устройствами

двусторонней парковой связи для передачи указаний о маневровых передвижениях, а также для переговоров маневровых диспетчеров, дежурных по станциям, составителей поездов, машинистов маневровых локомотивов и бригад специального самоходного подвижного состава по вопросам организации маневровой работы, технического обслуживания и ремонта вагонов.

В зависимости от объема работы станции оборудуются устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения осматриваемых и ремонтируемых составов.

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

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

Освещенность помещений и сооружений промышленного железнодорожного транспорта, территории и путей станций должна соответствовать действующим нормам.

ГЛАВА 6

Сооружения и устройства сигнализации, связи и вычислительной техники

Сигналы

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

Сигнал является приказом и подлежит беспрекословному выполнению!

Работники организаций промышленного железнодорожного транспорта и подразделений железнодорожного транспорта организаций должны использовать все возможные средства для выполнения требования сигнала. Проезд светофора с запрещающим показанием (закрытого) не допускается.

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

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

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

зеленый, разрешающий движение с установленной скоростью;

желтый, разрешающий движение и требующий уменьшения скорости;

красный, требующий остановки.

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

лунно-белый - разрешающий маневры;

синий - запрещающий маневры.

77. На промышленном железнодорожном транспорте применяются только сигналы, утвержденные начальником «Узгосжелдорнадзора», и типовые сигнальные приборы, применяемые на железных дорогах Республики Узбекистан. В качестве постоянных сигналов применяются светофоры.

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

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

На кривых участках пути показания этих светофоров и предупредительных светофоров на участках, не оборудованных автоблокировкой, должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м.

В особо трудных условиях допускается видимость перечисленных сигналов на расстоянии менее 400 м, но не менее 200 м.

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

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

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

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

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

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

81. При повреждениях светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры – показание, соответствующее запрещающему показанию связанных с ним основных светофоров.

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

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

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

83. Входные светофоры устанавливаются от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не менее 50 м, считая от остряка противошерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода, а при отсутствии возможности такой установки – не ближе стыка рамного рельса противошерстного или 3,5 м от предельного столбика пошерстного стрелочного перевода. Разрешается эксплуатация светофоров, ранее установленных на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода.

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

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

При постоянном движении поездов вагонами вперед выходные светофоры устанавливаются впереди места, предназначенного для стоянки головного вагона отправляющегося поезда.

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

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

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

длина которого меньше длины поезда;

длина которого меньше тормозного пути, установленного для данного участка;

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

на котором границы станций совпадают.

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

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

87. Пересечение на перегонах железнодорожных путей в одном уровне должно ограждаться светофорами прикрытия.

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

88. Схема расстановки постоянных сигналов, а также взаимозависимости положения стрелок и сигналов в маршрутах на станциях утверждаются руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Места установки постоянных сигналов определяются комиссией под председательством руководителя подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителя организации промышленного железнодорожного транспорта.

Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировки

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

электроснабжение и обратно.

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

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

91. При автоматической блокировке все светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание при входе поезда на ограждаемые ими блок-участки, а также в случае неисправности рельсовых цепей этих участков.

В случае постоянного движения поездов вагонами вперед, а также движения попеременно вагонами и локомотивами вперед, перекрытие светофоров на запрещающее показание должно осуществляться только после прохода светофора всем составом.

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

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

94. Автоматическая блокировка в необходимых случаях может дополняться устройствами диспетчерского контроля.

95. Станции, расположенные на линиях, оборудованных автоматической блокировкой, при отсутствии электрической централизации должны быть ограждены светофорами, автоматически закрывающимися при приеме и отправлении поездов.

На этих станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны быть приведены во взаимозависимость с входными и выходными сигналами.

Электрическая централизация стрелок и сигналов

96. Устройства электрической централизации должны обеспечивать:
взаимное замыкание стрелок и светофоров;
контроль взреза стрелки с одновременным закрытием светофора, ограждающего данный маршрут;

контроль положения стрелок и занятости путей и стрелочных секций на аппарате управления;

возможность маршрутного или раздельного управления стрелками и светофорами, производство маневровых передвижений по показаниям маневровых светофоров, и при необходимости передачу стрелок на местное управление.

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

97. Устройства электрической централизации не должны допускать:
 открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;
 перевода стрелки под подвижным составом;
 открытия светофоров, соответствующих подготовленному маршруту, если стрелки не переведены в надлежащее положение;
 перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.

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

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

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

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

100. Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны обеспечивать при крайних положениях стрелочных остяков их плотное прилегание к рамному рельсу, не должны допускать замыкания остяков стрелки при зазоре между прижатым остяком и рамным рельсом 4 мм и более, и отводить другой остяк от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

101. Перегоны, примыкающие к станции с электрической централизацией стрелок и сигналов, должны быть оборудованы полуавтоматической или автоматической блокировкой.

Впредь до реконструкции допускается применение других средств сигнализации и связи при движении поездов.

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

Диспетчерская централизация

103. Устройства диспетчерской централизации должны обеспечивать:

- управление из одного пункта стрелками и сигналами ряда станций и перегонов;
- контроль на аппарате управления за положением и занятостью стрелок, занятостью перегонов, путей на станциях и прилегающих к ним блок-участках, а также повторение показаний входных, маршрутных и выходных светофоров;
- возможность передачи станций на резервное управление стрелками и сигналами по приему, отправлению поездов и производству маневров или передачи стрелок на местное управление для производства маневров;
- автоматическую запись графика исполненного движения поездов;
- выполнение требований, предъявляемых к электрической централизации и автоматической блокировке.

Диспетчерский контроль

104. Устройства диспетчерского контроля должны обеспечивать контроль за положением объектов железнодорожного транспорта и технологических объектов, связанных с его работой.

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

Информационно-вычислительная система промышленного железнодорожного транспорта

106. Информационно-вычислительная система должна обеспечить возможность:

- ввода, передачи, обработки и хранения данных;
- выдачи результатов расчетов в установленные сроки;
- решения задач планирования, оперативного управления, учета работы промышленного железнодорожного транспорта во взаимодействии с информационными системами обслуживаемых организаций (производств) и ГАЖК «Узбекистон темир йуллари».

Технические и программные средства должны постоянно содержаться в работоспособном и активном состоянии, обеспечивать требуемую надежность и достоверность.

Устройства механизации и автоматизации сортировочных горок

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

На механизированных сортировочных горках стрелочные переводы, участвующие при роспуске составов в распределении отцепов по сортировочным путям, должны быть

включены в горочную электрическую или горочную автоматическую централизацию.

Горочная централизация должна обеспечивать:

индивидуальное управление стрелками;

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

контроль положения стрелок и занятости стрелочных секций на пульте управления.

Горочная централизация не должна допускать перевода стрелки под подвижным составом.

Горочная автоматическая централизация, кроме того, должна обеспечивать:

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

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

возможность перехода в процессе роспуска на индивидуальное управление стрелками.

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

управление и контроль надвигом и роспуском составов;

автоматическое регулирование скорости скатывания отцепов;

контроль результатов роспуска составов;

обмен информацией с информационно - планируемой системой сортировочной станции.

Дистанционное управление из кабины локомотива

108. Устройства управления стрелками с локомотива должны обеспечивать: перевод стрелки без остановки локомотива; контроль положения стрелки; контроль взреза стрелки; местное управление стрелками при неисправности системы дистанционного управления.

109. Системы управления стрелками с локомотива не должны допускать:

перевода стрелки под составом;

перевода этих стрелок с других локомотивов при установленном маршруте;

изменение установленного маршрута при движении по нему подвижного состава.

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

110. Из кабины локомотива может осуществляться дистанционное управление переездной, въездной (выездной) сигнализацией, воротамизданий, сбрасывающими стрелками и остряками и другими объектами.

Порядок эксплуатации устройств дистанционного управления устанавливается Местной инструкцией.

Автоматическая переездная сигнализация с автоматическими шлагбаумами

111. Автоматическая переездная сигнализация должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматические шлагбаумы должны принимать закрытое (горизонтальное) положение за время, необходимое для заблаговременного освобождения переезда транспортным средством до подхода поезда к переезду.

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

Переезды, оборудованные автоматической светофорной сигнализацией с автоматическими шлагбаумами, обслуживаются дежурным работником.

Автоматические системы оповещения о приближении поезда

112. Перегоны с автоблокировкой и станции с электрической централизацией стрелок в необходимых случаях должны оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на путях, о приближении поезда согласно плану, утвержденному руководителем организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Технологическая сигнализация

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

Устройства технологической сигнализации должны обеспечивать:

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

подачу сигнала о начале и окончании технологических операций;

подачу сигнала об экстренной остановке состава при аварийных ситуациях или сходе с рельсов подвижного состава;

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

Все передвижения подвижного состава на технологических объектах, оборудованных устройствами технологической сигнализации, производятся по ее сигналам. Управление сигнализацией осуществляется работниками производственных подразделений организации, обслуживаемых железнодорожным транспортом.

Порядок согласования и утверждения инструкций по управлению технологической сигнализацией и меры по обеспечению безопасности при передвижении составов устанавливается руководителем организации.

Въездная (выездная) сигнализация

114. К въездной (выездной) относится сигнализация, применяемая для въезда (выезда) подвижного состава в производственные помещения, а также для оповещения лиц, работающих в этих помещениях, о въезде (выезде) подвижного состава.

115. Устройства въездной (выездной) сигнализации должны обеспечивать:
управление сигнализацией уполномоченным на это работником при въезде (выезде) подвижного состава в производственное помещение;

запрос разрешения на въезд (выезд) подвижного состава в производственное помещение;

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

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

открытие въездного (выездного) светофора при открытом положении ворот;

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

увязку с переездной сигнализацией переездов, расположенных вблизи производственных помещений.

Порядок согласования и утверждения инструкций по управлению въездной (выездной) сигнализацией и меры по обеспечению безопасности при передвижении состава устанавливается руководителем организации.

Ключевая зависимость стрелок и сигналов

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

Стрелочные контрольные замки должны:

допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

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

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

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

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

Порядок применения устройств ключевой зависимости стрелок и сигналов устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Станционная блокировка

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

Устройства путевого заграждения

118. устройства путевого заграждения (сбрасывающие башмаки или стрелки) в заграждающем положении не должны допускать выхода подвижного состава с путей, на которых они установлены.

Эти устройства должны быть оборудованы указателями путевого заграждения.

Связь

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

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

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

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

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

120. Для управления перевозочным процессом на промышленном железнодорожном транспорте в зависимости от технологических потребностей должны применяться поездная, станционная и ремонтно-оперативная радиосвязи.

Поездная радиосвязь должна обеспечивать надежную двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, специального самоходного подвижного состава:

- с поездным диспетчером;
- с дежурными по станциям, ограничивающим перегон;
- с машинистами встречных и идущих вслед локомотивов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне;
- с дежурными по переездам и депо;
- с руководителями ремонтных работ и сигналистами;
- с помощником машиниста при выходе его из кабины.

Станционная радиосвязь в зависимости от технологической потребности должна обеспечивать двустороннюю связь в сетях:

- маневровой и горочной радиосвязи;
- пунктов технического обслуживания вагонов и локомотивов, специального самоходного подвижного состава;
- пунктов коммерческого осмотра вагонов;
- бригад по обслуживанию и ремонту сооружений и устройств (СЦБ, связи, пути,

контактной сети и др.);

производственных подразделений организации, обслуживаемых железнодорожным транспортом.

Ремонтно-оперативная радиосвязь предназначена для управления ремонтными работами. Она должна обеспечивать надежную двустороннюю связь внутри ремонтных подразделений с руководителем работ; руководителя работ с машинистами локомотивов, машинистами специального самоходного подвижного состава и с руководителями и дежурными работниками соответствующих подразделений железнодорожного транспорта организации или организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

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

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

122. Устройства радиосвязи, двусторонней парковой связи и другие виды станционной связи, используемые для переговоров, связанных с безопасностью движения поездов и маневровой работы, могут дополняться устройствами автоматической регистрации переговоров (УАРП).

Технические требования к УАРП, а также правила их содержания и эксплуатации устанавливаются руководителями подразделений железнодорожного транспорта организации или организации промышленного железнодорожного транспорта.

Порядок пользования УАРП устанавливается местной инструкцией.

Порядок пользования устройствами радиосвязи в организации устанавливается руководителем организации.

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

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

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

В поездную межстанционную связь допускается включение телефонов дежурных по станциям; специальных телефонных аппаратов, установленных у входных и проходных светофоров автоматической блокировки, для переговоров в случае необходимости локомотиво-составительских бригад с дежурными по станциями, и телефонов, установленных на переездах с дежурным работником.

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

124. Устройства промышленного телевидения на промышленном железнодорожном транспорте должны в любое время суток обеспечивать достаточную видимость

подвижного состава на путях, мест производства погрузочно-разгрузочных работ и других контролируемых объектов.

Линии СЦБ и связи

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

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

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

126. Сооружения и устройства СЦБ и связи должны быть защищены от мешающего и опасного влияния тягового тока, линий электропередачи и грозовых разрядов в соответствии с требованиями правил, норм и инструкций.

127. При повреждении линий СЦБ и связи восстановление их должно производиться в следующей очередности:

- провода поездной диспетчерской связи;
- провода путевой блокировки, энергодиспетчерской связи, электрожелезной системы, поездной межстанционной и стрелочной связи;
- провода телеуправления устройствами электроснабжения;
- остальные провода СЦБ и связи.

Электроснабжение устройств СЦБ и связи

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

Время перехода с основной системы электроснабжения на резервное не должно превышать 1,3 с.

Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи

129. Аппараты СЦБ, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, аппараты радиосвязи, а также УАРП должны быть закрыты и запломбированы.

Вскрытие их допускается производить только уполномоченным на то работниками службы сигнализации и связи с предварительной записью в журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети (журнал осмотра).

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

130. Службы СЦБ и связи (или участки организаций, в ведении которых находятся устройства СЦБ и связи) должны иметь чертежи и описания имеющихся устройств СЦБ и связи, а также других обслуживаемых ими устройств.

В эти документы своевременно вносятся все изменения.

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

Временные изменения зависимостей устройств допускаются с разрешения руководителя подразделения железнодорожного транспорта организации на срок до 10 суток и руководителя организации на срок до 30 суток.

132. Запрещается производить на станциях работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов СЦБ и другие работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, без согласия дежурного по станции и предварительной записи об этом руководителя работ в журнале осмотра.

На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия поездного диспетчера.

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

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

134. Показания сигнальных приборов, в том числе и стрелочных указателей, должно быть отчетливо видимы.

Ответственность должностных лиц за техническое обслуживание сигналов устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Видимость показаний светофоров с пути должна проверяться после каждой замены светофорных ламп.

Видимость сигналов по главным путям перегонов и станций должна проверяться не реже одного раза в месяц с локомотива.

Перечень должностных лиц, осуществляющих эти проверки, устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

Ответственность за содержание отдельных элементов, обеспечивающих бесперебойную работу рельсовых цепей, возлагается:

путевых реле и дросселей, кабеля, коробок, регулировку устройств и др. – на службу СЦБ и связи;

изолирующих стыков, стрелочных, стыковых и электротяговых соединителей, водоотводов, содержание шпал и балласта согласно установленным нормам сопротивления утечкам тока и др. – на службу пути;

заземлений в устройствах электроснабжения и на контактной сети в соответствии с установленными нормами – на службу электроснабжения.

В зависимости от местных условий руководитель организации может возлагать ответственность за содержание отдельных элементов, обеспечивающих бесперебойную работу рельсовых цепей, на другие службы организации.

136. Устройства пути, СЦБ электроснабжения и подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав, должны обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.

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

137. Работники, пользующиеся устройствами СЦБ и связи, должны быть обучены порядку пользования ими, и знания их должны быть проверены.

Руководители служб и участков СЦБ и связи в порядке установленном руководителем организации, обязаны систематически обучать и периодически проверять работников других служб, пользующихся устройствами СЦБ и связи в знании этих устройств и умении общаться с ними.

Ответственным за обучение и периодическую проверку знаний этих устройств является каждый руководитель (начальник) в отношении своих подчиненных.

Глава 7

Сооружения и устройства электроснабжения промышленного железнодорожного транспорта

138. Сооружения и устройства электроснабжения должны обеспечивать бесперебойное движение поездов в требуемых размерах с установленными весовыми нормами и скоростями при любых погодных условиях.

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

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

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

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

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

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

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

на перегонах - 5750 мм;

на станциях - 6250 мм.

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

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

Высота подвески бокового контактного провода над уровнем головки рельса на электрифицируемых путях должна быть не менее 4400 мм и не более 5300 мм.

Расстояние от оси пути до бокового контактного провода должно быть в пределах 3700-4200 мм при погрузке экскаватором с ковшом вместимостью свыше 5 м³ и 2700-3200 мм при погрузке экскаватором с ковшом меньшей вместимостью.

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

На передвижных путях при погрузке состава думпкаров многочерпаковыми порталными экскаваторами расстояние между подвижным составом и проводом (в свету) должно быть не менее 800 мм.

Уменьшение этого расстояния может допускаться в отдельных случаях при условии осуществления мер, обеспечивающих соблюдение правил техники безопасности для локомотивных и составительских бригад и другого персонала.

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

В выемках опоры должны устанавливаться за кюветами. В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм.

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

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

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

143. Все металлические сооружения (мосты, путепроводы, опоры), на которых крепятся элементы контактной сети, детали крепления изоляторов контактной сети на железобетонных опорах, железобетонных и неметаллических искусственных сооружениях, а также отдельно стоящие металлические конструкции (светофоры, элементы мостов и путепроводов и др.), расположенные на расстоянии менее 5 м от частей контактной сети, находящихся под напряжением, должны быть заземлены или оборудованы устройствами защитного отключения при попадании на них высокого напряжения.

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

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

На всех пересечениях электрифицированных путей с автомобильными дорогами и в пунктах, где производятся погрузочно-разгрузочные работы, должны быть установлены предупредительные надписи «Берегись контактного провода».

144. Наименьшее расстояние от токонесущих элементов токоприемника или находящихся под напряжением элементов контактной сети до заземленных частей поддерживающих конструкций, зданий и других инженерных сооружений (мостов, путепроводов и др.) при номинальном напряжении до 1 кВ должно быть не менее 150 мм, в стесненных местах (под существующими искусственными сооружениями, поддерживающими устройствами, боковой контактной сетью и т.п.) это расстояние может

быть уменьшено до 100 мм. При номинальных напряжениях от 1,5 кВ и выше это расстояние принимается в соответствии с государственным стандартом и должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм на линиях, электрифицированных на переменном токе; в стесненных местах эти расстояния могут быть уменьшены соответственно до 150 и 300 мм.

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

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

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

Схема питания и секционирования контактной сети выполняется в соответствии с требованиями СНиП «Промышленный транспорт», Правил устройства и технической эксплуатации электрифицированных железных дорог Республики Узбекистан и местной инструкции по безопасной эксплуатации электроустановок открытых горных работ.

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

В схеме секционирования должно быть предусмотрено отдельное питание постоянной и подвижной контактной сетей.

146. Контактная сеть на подвижных путях отвалов и карьеров должна питаться по отдельным линиям. По одной линии разрешается питать не более двух отвальных или вскрышных и добычных пунктов. Питающие линии должны присоединяться к контактной сети через мачтовый разъединитель.

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

147. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения, а также все изменения в ней должны утверждаться в порядке, установленном руководителем организации.

Выкопировка из схемы должна быть приложена к техническо-распорядительным актам станций, ограничивающих перегон.

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

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

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линий автоблокировки и продольного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающих бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается руководителем организации.

149. Оперативные переключения секционных разъединителей в схеме питания и секционирования должны производиться только персоналом, обслуживающим контактную сеть, и в соответствии с правилами техники безопасности при эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог и устройств электроснабжения автоблокировки.

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

при постоянном токе напряжением 1,5-4,0 кВ	- 250 мм;
при переменном токе напряжением 6,0 –10,0 кВ	- 300 мм;
при переменном токе 25,0 кВ	- 375 мм;
при переменном токе 35,0 кВ	- 450 мм.

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

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

151. Расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до поверхности земли при максимальной стреле провеса должно быть не менее:

на перегонах	- 6,0 м
в том числе в труднодоступных местах	- 5,0 м
на пересечениях с автомобильными дорогами, станциях и в населенных пунктах	- 7,0 м.

При пересечениях железнодорожных путей расстояние от нижней точки проводов воздушных линий электропередачи напряжением свыше 1000 В до уровня верха головки рельса не электрифицированных путей должно быть не менее 7,5 м.

На электрифицированных линиях это расстояние до проводов контактной сети должно устанавливаться в зависимости от уровня напряжения пересекаемых линий в соответствии с правилами устройства электроустановок.

Глава 8

Осмотр сооружений и устройств и их ремонт

Осмотр сооружений и устройств

152. Все сооружения, устройства и служебно-технические здания промышленного железнодорожного транспорта должны осматриваться два раза в год (весной и осенью) комиссией, состав которой устанавливается руководителем организации.

Пути, стрелочные переводы, устройства СЦБ и связи, контактная сеть и др., расположенные в пределах станции, должны осматриваться ежемесячно комиссией под председательством начальника станции (района) или лицом выполняющим его обязанности.

Результаты таких осмотров и необходимые мероприятия для устранения обнаруженных неисправностей заносятся в специальный журнал с указанием сроков устранения неисправностей и выполнения намеченных мероприятий.

Осмотр сооружений и устройств промышленного железнодорожного транспорта, находящихся в ведении производственных подразделений организации, производится ежемесячно руководителями подразделений, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства, или лицами, выполняющими их обязанности.

153. Руководители подразделений железнодорожного транспорта организации, руководители организаций промышленного железнодорожного транспорта в порядке, установленном руководителем организации или руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации, должны проверять в подчиненных структурах состояние хозяйства и проводить и принимать необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, высокий уровень технологии работы, обеспечение безопасности движения и техники безопасности.

Ремонт сооружений и устройств

154. Ремонт сооружений и устройств должен выполняться по технологическим процессам при обеспечении безопасности движения, техники безопасности и бесперебойном транспортном обслуживании производственных подразделений организации.

Производство работ, нарушающих установленные размеры движения, осуществляется по разрешению руководителя подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителя организации промышленного железнодорожного транспорта.

Время начала и окончания ремонтных работ на перегоне и станционном пути согласовывается руководителем работ с дежурным по станции с записью в журнале осмотра.

На открытых горных разработках для строительных и ремонтных работ на объектах железнодорожного транспорта должны представляться дни для планово-предупредительных ремонтов, установленных в организации.

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

Работы по текущему содержанию сооружений и устройств, выполняемые на

перегонах и станционных путях производятся с разрешения дежурного по станции с выдачей предупреждения локомотивным бригадам.

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

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

Порядок ограждения препятствий и мест производства работ устанавливается Инструкцией по сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте.

Запрещается:

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

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

156. Закрытие станционных путей для производства работ запрещается без разрешения дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра.

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

158. Ввод в действие устройств по окончании работ производится распоряжением дежурного по станции на основании записи руководителя работ в журнале осмотра или регистрируемой в том же журнале телефонограммы, переданной дежурному по станции с последующей подписью руководителя работ.

159. При наличии на станции УАРП допускается производить работы по ремонту пути, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, контактной сети и др. на удаленных от помещения дежурного по станции участках, а также выполнять непредвиденные работы после разрешения дежурного по станции, переданному руководителю работ по радиосвязи или двусторонней парковой связи.

При этом дежурный по станции обязан в журнале осмотра сделать запись о характере выполняемой работы, указанной руководителем, и окончании работы.

160. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей производится с разрешения руководителя подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителя организации промышленного железнодорожного транспорта.

Если такое закрытие не вызывает изменения установленных размеров движения,

времени прибытия и отправления поездов на соседние станции, то оно может быть разрешено поездным диспетчером.

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

Право на закрытие перегона между отдельными пунктами различных организаций предоставляется руководителю подразделения железнодорожного транспорта организации, во владении которого находятся пути перегона, при обязательном согласовании с руководителем подразделения железнодорожного транспорта контрагента.

При отсутствии согласованного решения вопрос о закрытии перегона решается руководителями организаций.

Порядок закрытия путей карьеров и отвалов устанавливается руководителем организации, в ведении которой находятся эти пути.

Закрытие перегона или одного из путей, соединяющих организацию и станцию примыкания железной дороги, согласовывается с начальником станции примыкания.

Закрытие и открытие перегонов или одного из путей перегонов производится приказом поездного диспетчера перед началом работ и по окончании их.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера (в форме письменного уведомления или телефонограммы) о состоявшемся закрытии перегона или одного из путей, а также до ограждения сигналами мест работ.

161. Открытие перегона или одного из путей производится только после письменного уведомления или телефонограммы руководителя службы пути или работника, выполняющего его обязанности, об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов, независимо от того, какая организация выполняла работы.

Восстановление действия существующих устройств СЦБ и связи или электроснабжения на перегоне производится по получении уведомления соответственно от электромеханика СЦБ и связи или энергодиспетчера.

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И СПЕЦИАЛЬНЫЙ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Глава 9

Общие требования

162. Подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав, должен содержаться в исправном состоянии, обеспечивающем его бесперебойную работу и безопасность движения.

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

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

Объем и порядок работ, выполняемых при техническом обслуживании и ремонте, а также нормы допустимых износов основных узлов и деталей устанавливаются по техническому обслуживанию и ремонту.

163. Запрещается эксплуатировать локомотивы, специальный самоходный подвижной состав, а также вагоны различного назначения, имеющие неисправности, угрожающие безопасности движения и личной безопасности обслуживающего персонала, также ставить в поезда и маневровые составы вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимого груза.

164. Подвижной состав, предназначенный для использования на промышленном железнодорожном транспорте, должен соответствовать техническому уровню обслуживаемого производства с учетом дальнейшей его автоматизации и удовлетворять требованиям технологии производства.

При проектировании и изготовлении подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава для промышленного железнодорожного транспорта должны учитываться особые условия его эксплуатации, технического обслуживания и ремонта.

Конструкция подвижного состава, в том числе и специального самоходного подвижного состава должна обеспечивать:

- максимальную производительность при оптимальных технико-экономических показателях, необходимые условия безопасности движения и обслуживающего персонала;
- охрану окружающей природной среды;
- сохранность перевозимых грузов;
- возможность осуществления комплексной механизации и автоматизации погрузочно-разгрузочных работ;
- необходимую надежность, долговечность и ремонтпригодность;
- эффективную эксплуатацию с учетом плана и профиля путей промышленного железнодорожного транспорта.

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

Вновь изготовленный подвижной состав, в том числе самоходный подвижной

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

Подвижной состав, прошедший капитальный ремонт, должен быть принят от исполнителя работ в порядке, установленном для соответствующего вида ремонта.

166. Локомотивы и специальный самоходный подвижной состав оборудуются устройствами, указывающими скорость движения в соответствии с конструкторской документацией.

Необходимость оборудования локомотивов устройствами, регистрирующими скорость движения, устанавливается в соответствии с нормативными документами, утверждаемыми руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

167. Локомотивы и специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы радиостанциями в соответствии с конструкторской документацией.

168. Локомотивы и специальный самоходный подвижной состав должны быть оборудованы двумя звуковыми сигнальными устройствами большой и малой громкости.

169. Электровозы, тяговые агрегаты, тепловозы, обслуживаемые одним машинистом без помощника, должны быть оборудованы двумя пультами управления (или одним центральным) и радиосвязью, а вновь изготавливаемые, кроме того, световыми указателями места нахождения машиниста локомотива.

Поездные локомотивы, обслуживаемые одним машинистом без помощника, должны быть оборудованы также устройствами автоматической остановки на случай внезапной потери машинистом способности к ведению поезда.

170. Локомотивы, используемые для перевозки горячих грузов и работающие на участках с высокой температурой, должны быть оборудованы соответствующими устройствами для защиты локомотивной бригады и локомотива от высоких температур.

При использовании на горячих перевозках локомотивов, не оборудованных этими устройствами, порядок и условия их работы определяются местной инструкцией, предусматривающей обеспечение безопасности работ.

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

Конструктивные изменения кузовов и других частей вагонов, кроме тормозов, ходовой части и сцепного устройства, должны производиться по технической документации, утвержденной руководителем организации – владельца подвижного состава при условии соблюдения габаритов подвижного состава, безопасности движения и техники безопасности и в необходимых случаях согласованных с заводом-изготовителем.

172. Каждая единица подвижного состава, в том числе специального подвижного состава, должны иметь следующие четкие отличительные знаки и надписи: наименование предприятия-владельца и номер.

Кроме того, должны быть нанесены следующие знаки и надписи: на локомотивах и специальном самоходном подвижном составе – табличка завода-изготовителя,

конструкционная скорость, серия, табличка и надписи об освидетельствовании резервуаров и контрольных приборов;

173. На каждый локомотив, единицу специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

174. Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами для отцепки их от вагонов из кабины машиниста.

175. Порядок выхода подвижного состава промышленного железнодорожного транспорта на пути компании «Узбекистон темир йуллари» устанавливается председателем ГАЖК.

Локомотивы и вагоны промышленного железнодорожного транспорта, выходящие на железнодорожные пути общего пользования, должны соответствовать требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан.

Глава 10

Колесные пары

176. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям норм по освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании согласно местной инструкции по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар вагонов промышленного железнодорожного транспорта колеи 1524 мм.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки.

Колесные пары в установленном порядке должны подвергаться осмотру и замерам под подвижным составом с занесением результатов замера в специальный журнал.

Обыкновенное и полное освидетельствование и ремонт колесных пар со сменой элементов должны производиться в пунктах, предназначенных для этой цели лицами, имеющими свидетельство на выполнение указанных работ.

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

Запрещается эксплуатировать подвижной состав, включая специальный подвижной состав:

с трещиной в любой части оси колесной пары;

с трещиной в ободе, диске и ступице колеса;

при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары;

при износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

прокат по кругу катания у локомотивов и специального самоходного подвижного состава - более 7 мм, грузовых вагонов и специального несамоходного подвижного состава – более 9 мм;

толщина гребня - более 33 мм или менее 25 мм, а на открытых горных разработках менее 22 мм при измерении у локомотивов на расстоянии 20 мм, у вагонов - 18 мм от вершины гребня;

вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм;

ползун (выбоина) на поверхности катания у локомотивов, специального подвижного состава и вагонов с роликовыми буксовыми подшипниками - более 1 мм, вагонов с подшипниками скольжения - более 2 мм.

При величине ползуна у вагонов от 2 до 6 мм, у локомотива и специального самоходного подвижного состава от 1 до 2 мм допускается следование поезда со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм – со скоростью 10 км/ч до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар.

Глава 11

Тормозное оборудование и автосцепное устройство

178. Все локомотивы, в том числе специальный подвижной состав, должны быть оборудованы автоматическими и ручными тормозами.

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

Все поезда, отправляемые со станции, должны обеспечиваться автоматическими и ручными тормозами в соответствии с нормативами, установленными правилами тормозных расчетов на промышленном железнодорожном транспорте.

Количество вагонов, подлежащих оборудованию автоматическими тормозами, а также пролетными трубками, устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта в зависимости от местных условий.

На открытых горных разработках весь подвижной состав, в том числе специальный самоходный подвижной состав должен быть оборудован автоматическими тормозами, если они предусмотрены конструкцией.

179. Автоматические тормоза подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, должны соответствовать требованиям инструкции по техническому обслуживанию, ремонту и испытанию тормозного оборудования локомотива, инструкции по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог, утверждаемых руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

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

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

181. Подвижной состав, в том числе специальный подвижной состав промышленного железнодорожного транспорта должен быть оборудован автосцепкой.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

- у локомотивов, грузовых порожних вагонов не более - 1080 мм;
- у локомотивов не менее - 980 мм;
- у грузовых груженых вагонов не менее - 950 мм;

у специального подвижного состава:

- в порожнем состоянии не более - 1080 мм;
- в груженном состоянии не менее - 980 мм.

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

- в поезде и маневровом составе - 100 мм;
- между локомотивом и первым груженым вагоном - 110 мм;
- между локомотивом и специальным подвижным составом - 100 мм.

182. Ответственным за техническое состояние автосцепных устройств, соединение воздушных рукавов и электропроводки, а также правильное сцепление вагонов в поезде является осмотрщик вагонов или другой работник, выполняющий техническое обслуживание состава поезда перед отправлением.

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

За правильное сцепление локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, соответственно с первым вагоном поезда или с другим специальным подвижным составом, соединение воздушных рукавов и электропроводки ответственным является машинист локомотива или специального подвижного состава, используемого в качестве локомотива.

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

Ответственными за техническое состояние тормозных и сцепных устройств специального подвижного состава являются лица, непосредственно их обслуживающие, и руководитель подразделения во владении (ведении) которого он находится.

Глава 12

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

183. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава, должны производиться с использованием средств механизации и автоматизации производственных процессов и соблюдении требований безопасности труда.

184. Систему технического обслуживания и ремонта подвижного состава промышленного транспорта, порядок постановки его в ремонт устанавливает руководитель подразделения железнодорожного транспорта организации или организации промышленного железнодорожного транспорта.

185. Ответственность за качество выполненного технического обслуживания и ремонта и безопасность движения подвижного состава и специального подвижного состава несут работники, непосредственно осуществляющие техническое обслуживание и ремонт, мастера и руководители соответствующих заводов, цехов, депо, мастерских, в том числе для специального подвижного состава, путевых машинных станций и пунктов технического обслуживания.

186. Техническое состояние локомотивов и специального самоходного подвижного состава должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами или бригадами специального самоходного подвижного состава, комплексными и специализированными бригадами на пунктах технического обслуживания и в депо, в том числе для специального подвижного состава, оснащенных современными диагностическими средствами, а также периодически контролироваться соответствующими работниками подразделения железнодорожного транспорта организации или организации промышленного железнодорожного транспорта.

При техническом обслуживании проверяется:

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

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

187. Запрещается выпускать в эксплуатацию локомотивы и специальный самоходный подвижной состав при неисправности:

приборов для подачи звуковых сигналов;

противопожарного оборудования;

пневматических, электрических, ручных тормозов и компрессора;

устройств поездной, маневровой радиосвязи, а также радиосвязи, установленной на локомотивах, обслуживаемых бригадой сокращенной численности;

устройств блокировки бдительности при обслуживании локомотива одним машинистом;

автосцепных устройств;

системы подачи песка;

прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольных и измерительных

приборов;

- защитной блокировки высоковольтной камеры;
- устройств от токов короткого замыкания, перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
- отсутствие (неисправность) предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падений деталей на путь;
- отсутствие защитных кожухов электрооборудования;
- появление стука, постороннего шума в дизеле;
- неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя;
- неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;
- неисправность скоростемера и регистрирующего устройства для локомотивов, на которых предусмотрена их установка;
- трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
- трещина в корпусе буксы;
- неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
- трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
- неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;
- неисправность токоприемника.

188. Установленные на локомотивах и специальном самоходном подвижном составе манометры, регуляторы числа оборота дизеля, скоростемеры, реле давления масла и предохранительные клапаны должны быть запломбированы.

На электровозах, тяговых агрегатах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии.

Устройства электрической защиты, средства пожаротушения, пожарная сигнализация и автоматика на электровозах, тяговых агрегатах, тепловозах, манометры, предохранительные клапаны, воздушные резервуары на локомотивах должны подвергаться испытанию и освидетельствованию в установленные сроки.

189. Локомотивы и специальный самоходный подвижной состав промышленного транспорта, два раза в год (весной и осенью) должны комиссионно осматриваться в порядке, установленном руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

190. Локомотивные, а также установленные на специальном самоходном подвижном составе устройства безопасности и радиосвязи должны периодически осматриваться с проверкой действия и регулировкой этих устройств.

Порядок осмотра и его периодичность устанавливается руководителем организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

192. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производится на заводах, в

вагонных депо, в пунктах технического обслуживания, на специально выделенных путях станций и пунктах погрузки и выгрузки.

Техническое состояние вагонов систематически проверяется осмотрщиками вагонов (или работниками, на которых возложены их обязанности), составительскими бригадами и периодически контролируется руководителями соответствующей службы.

При техническом обслуживании проверяется:

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

исправность действия тормозного оборудования и автосцепного устройства;

состояние и исправность ходовой части (тележек);

исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;

исправность систем разгрузки саморазгружающихся вагонов;

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

Запрещается подача под погрузку грузов неисправных вагонов и без предъявления их к техническому обслуживанию. О признании их годными должна быть сделана запись в специальном журнале.

Ежедневно техническому обслуживанию подлежат вагоны-самосвалы (думпкары), работающие на открытых горных разработках.

Порядок технического обслуживания устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Конкретное содержание работ, связанных с техническим обслуживанием (в том числе сезонной подготовкой) подвижного состава, определяется местной инструкцией и технологическими картами на проведение этих работ.

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

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

неисправность колесной пары, требующая ее замены;

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

неисправность автосцепки, поглощающего аппарата или тягового хомута автосцепного устройства;

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

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

излом продольного опорного бруса цистерны;

сдвиг котла цистерны;

неисправность сливно-наливной, запорной предохранительной арматуры-цистерны;

перекос кузова более 75 мм у крытых грузовых вагонов;

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

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

Кроме того, запрещается эксплуатировать вагоны-самосвалы (думпкары), имеющие неисправности:

цилиндров наклона кузова (трещина, ослабление крепления, утечка воздуха);

рычажного механизма опрокидывания и открытия продольного борта;

кранов управления;

утечку воздуха в разгрузочной магистрали;

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

Глава 13

Технологический специальный подвижной состав

195. Нормативы и требования по содержанию, техническому обслуживанию и ремонту технологического специального подвижного состава: вагонов для перевозки расплавленного металла, жидких шлаков, изложниц, мульд, шихты для конверторов (платформы для совков), коксотушильных вагонов, трансферкаров, вагон-весов и др. устанавливаются соответствующими правилами.¹

При этом нормы содержания колесных пар, тормозного оборудования, автосцепных устройств должны соответствовать настоящим правилам.

196. Техническое обслуживание технологического специального подвижного состава производится работниками цехов (производств), за которыми закреплен этот подвижной состав, с отметкой в специальном Журнале.

197. Ответственными за техническое состояние технологического специального подвижного состава являются лица эксплуатационного и ремонтного персонала, обслуживающего его, и руководитель цеха (производства), который владеет технологическим специальным подвижным составом.

198. Контроль за техническим состоянием ходовых частей, тормозного оборудования, сцепных устройств технологического специального подвижного состава осуществляется работниками подразделения железнодорожного транспорта организации или организации промышленного железнодорожного транспорта.

На каждый чугуновоз миксерного типа должен заполняться технический паспорт, а на остальной технологический специальный подвижной состав – учетная карточка, содержащая необходимые технические и эксплуатационные сведения.

199. Запрещается эксплуатировать технологический специальный подвижной состав с неисправностями, указанными в правилах технической эксплуатации механического оборудования доменных, сталеплавильных, кислородно-конверторных цехов (производств), а также с неисправностями, при которых создается угроза безопасности движения.

200. Технологический специальный подвижной состав и локомотивы, используемые для его перевозки, должны быть оборудованы однотипными сцепными устройствами.

¹ Правила технической эксплуатации механического оборудования доменных цехов; Правила технической эксплуатации механического оборудования мартеновских цехов; Правила технической эксплуатации механического оборудования кислородно-конверторных цехов; Положение о техническом обслуживании и ремонтах механического оборудования предприятий металлургии.

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И МАНЕВРОВОЙ РАБОТЫ

Глава 14

Общие положения

201. Основой организации движения поездов и маневровой работы на промышленном железнодорожном транспорте являются требования технологии обслуживаемой организации и технологический процесс работы железнодорожного транспорта организации и станции примыкания железной дороги.

Организация движения поездов и маневровой работы осуществляется по графикам, обеспечивающим:

своевременную перевозку грузов для выполнения технологического процесса организации;

безопасность движения поездов, маневровой работы и безопасность людей;

рациональное использование подвижного состава;

согласованность работы промышленного железнодорожного транспорта и железных дорог;

возможность производства работ по текущему содержанию пути, сооружений, устройств электроснабжения, СЦБ и связи;

эффективное использование пропускной и провозной способности перегонов и перерабатывающей способности станций.

202. В зависимости от условий работы промышленного железнодорожного транспорта и особенностей технологии обслуживаемого производства применяются графики, регламентирующие транспортное обслуживание основного производства (движения, контактные, и др.). Поездной диспетчер ведет график исполненного движения.

203. Каждому поезду присваивается номер. Поездам одного направления (по местным условиям) присваиваются четные номера, а поездам обратного направления - нечетные.

Назначение и отмена поездов производится начальником смены (диспетчером) железнодорожного транспорта организации, или организации промышленного железнодорожного транспорта в порядке, установленном руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта и указанном в Местной инструкции.

204. Движение поездов, не выходящих на пути железных дорог, осуществляется по местному времени в 24-часовом исчислении.

Движение поездов, выходящих на пути железных дорог, осуществляется по ташкентскому поясному времени.

В служебных помещениях должны быть установлены часы. Показания времени на часах, установленных по соответствующему (местному или ташкентскому) времени, должны быть одинаковым.

Поездной диспетчер (начальник смены), приняв дежурство, обязан сверить время с дежурным по станциям, постам, депо и другими структурными подразделениями организации промышленного железнодорожного транспорта, связанными с движением поездов и маневровой работой.

Глава 15

Раздельные пункты

205. Движение поездов осуществляется с разграничением их раздельными пунктами.

Раздельными пунктами являются станции, посты, разъезды, обгонные пункты, а при автоблокировке - проходные светофоры. Железнодорожные пути организации, организации промышленного железнодорожного транспорта, не имеющие раздельных пунктов, рассматриваются как станции, и движение на них осуществляется маневровым порядком.

206. Границами станции являются:

на однопутных участках - входные светофоры;

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

Границы двух смежных раздельных пунктов могут совпадать. В таких случаях границами этих раздельных пунктов являются входной светофор или знак «Граница станции», установленные в створе.

Если по местным условиям невозможно обозначить границы раздельных пунктов входным светофором или знаком «Граница станции», то между этими раздельными пунктами граница устанавливается по предельным столбикам или стыкам рамных рельсов, определяемых руководителем подразделения железнодорожного транспорта предприятия или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

207. Каждый раздельный пункт должен иметь наименование или номер.

208. Железнодорожные пути делятся на:

главные на перегонах;

станционные, в том числе главные пути на станциях;

специальные.

209. На станциях каждый путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации, стрелочный пост, а на перегонах каждый путь должен иметь номер.

Запрещается присваивать одинаковые номера путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной станции.

На станциях, имеющих отдельные парки, не разрешается присваивать одинаковые номера путям в пределах одного парка.

Порядок нумерации путей и стрелочных переводов устанавливается при проектировании и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Глава 16

Организация технической работы станции

Общие требования

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

Форма технико-распорядительного акта и инструкция по его составлению утверждаются руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех служб подразделения железнодорожного транспорта организации и организации промышленного железнодорожного транспорта, а также структурных подразделений (цехов и др.) организации, связанных с работой железнодорожного транспорта.

211. Технико-распорядительный акт станции составляется начальником станции в соответствии с настоящими Правилами, другими нормативными документами, регламентирующими работу промышленного железнодорожного транспорта, и утверждается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

К технико-распорядительному акту станции прилагаются необходимые инструкции и схемы.

Копии технико-распорядительных актов или выписки из них, заверенные начальником станции, должны находиться в помещениях дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурных сортировочных горок, исполнительных постов централизации, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и в пунктах технического обслуживания локомотивов и вагонов, у контрагентов, а также у работников структурных подразделений (цехов и др.) организации, связанных с движением поездов и маневровой работой.

Выписки должны содержать сведения, необходимые для соответствующих работников.

Эксплуатация стрелочных переводов

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

Нормальным положением для стрелок является:

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

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

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

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

В отдельных районах станций и постов, разрешается стрелки не устанавливать в нормальное положение.

Перечень таких стрелок определяется руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

Стрелки в другое положение переводятся в случае:

приготовления маршрутов для приема и отправления поездов;

выполнения маневровой работы;

занятия путей подвижным составом;

необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных путях;

очистки, проверки и ремонта стрелок.

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

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

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

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

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

Порядок обслуживания таких стрелок определяется технико-распорядительным актом станции.

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

215. Для контроля за работой дежурных стрелочных постов на станциях с большим путевым развитием или значительным объемом работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста.

На станциях, перечень которых устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов этого района.

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

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

В случае передачи стрелок с центрального на местное управление допускается перевод стрелок работниками, указанными в технико-распорядительном акте станции.

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

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

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

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

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

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

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

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

По окончании ремонта сигнарист, дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) обязаны убедиться в том, что состояние стрелочного перевода обеспечивает безопасное движение и доложить об этом дежурному по станции, который обязан произвести запись в журнале осмотра о проделанной работе на станции.

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

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

централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежурных стрелочного поста, и глухих пересечений – руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта;

стрелочных переводов и глухих пересечений, переданных в ведение производственных подразделений организации – руководителем организации.

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

221. Разрешается возлагать на дежурных малодетельных стрелочных постов, кроме их основной работы, выполнение обязанностей работников других профессий (дежурных по малодетельным, близкорасположенным переездам и других работников).

Перечень таких стрелочных постов, а также порядок работы дежурных стрелочных постов, обеспечивающий безопасность движения, устанавливаются руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Маневровая работа

222. Маневровая работа производится по установленному технологическому процессу работы станции и по плану, обеспечивающему:

потребность в технологических перевозках и бесперебойном обслуживании объектов производства, а также грузоотправителей, грузополучателей и контрагентов;

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

бесперебойный прием поездов на станцию и их расформирование;

своевременное формирование и отправление поездов;

рациональное использование маневровых средств и технических устройств станции;

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

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

Маневры на путях локомотивных и вагонных депо и других пунктах ремонта подвижного состава могут производиться только под наблюдением и по личным указаниям дежурного по депо или другого лица, которому поручено руководство маневрами на этих путях.

Маневры в пределах производственных подразделений (производств, цехов и др.) организации производятся по распоряжению лица, ответственного за работу транспорта в этом подразделении.

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

224. Запрещается машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящего маневры, приводить в движение локомотив или специальный самоходный подвижной состав, если он не знает плана работы и не получил указание руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигналу, подаваемому ручными сигнальными приборами.

Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствами двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений.

При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора для выезда на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).

На станции с электрической централизацией стрелок и сигналов в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление въезд и работа в таком районе осуществляются по сигналам работника, на которого возложен перевод стрелок, получившего задание от дежурного по станции лично, при разрешающих показаниях маневровых светофоров.

Выезд из района местного управления при закрытом положении маневрового светофора осуществляются по разрешению дежурного по станции, переданного по радиосвязи или двусторонней парковой связи.

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

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

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

225. Основными средствами передачи указаний при маневровой работе должны быть радиосвязь, двусторонняя парковая связь, оборудованные УАРП.

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

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

226. Маневры производятся со скоростью не более:

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

25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям; при движении порожних шлаковозов; при движении восстановительных поездов;

15 км/ч - при движении груженых шлаковозов, а также груженых и порожних чугуновозов грузоподъемностью до 100 т; при движении груженых и порожних тележек для изложниц; с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;

10 км/ч – при движении вагонов с опасными грузами;

5 км/ч при маневрах толчками; при подходе отцепы вагонов к другому вагону в подгорочном парке; при движении груженых и порожних чугуновозов грузоподъемностью до 100 т по путям налива и слива чугуна и по стрелочным переводам, а также груженых и порожних чугуновозов грузоподъемностью свыше 100 т, в том числе миксерного типа; при движении в производственных помещениях, в пределах открытых и закрытых складов; у погрузочно-разгрузочных фронтов;

3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам; при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель; при передвижении вагонов по вагонным весам²; при сцеплении вагонов с опасными грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности (в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам) с другими вагонами или с локомотивом.

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

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

Скорость движения вагонов с негабаритными, тяжеловесными и длиномерными грузами устанавливается согласно инструкции по перевозке негабаритных, тяжеловесных и длиномерных грузов по путям промышленного железнодорожного транспорта и указывается в местной инструкции.

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

Порядок использования специальных маневровых средств устанавливается местной инструкцией.

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

229. Запрещается производить маневры с выходом состава за границу станции на перегон на однопутных и по неправильному пути на двухпутных участках без согласия

² Если веса по своим конструктивным особенностям позволяют передвижение по ним с большой скоростью, то максимальная скорость устанавливается в соответствии с паспортными характеристиками этих весов и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

дежурного по соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту.

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

230. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода вагонов на перегон, могут производиться только с постановкой локомотива со стороны спуска, а в необходимых случаях и с включением и опробованием автотормозов вагонов.

При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы.

Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих такие пути, устанавливается технико-распорядительным актом станции.

231. При производстве маневров в районе расположения стрелок, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, разрешается перевод этих стрелок работниками локомотивных и составительских бригад, а также другими работниками, выполняющими их функции, и указанными в технико-распорядительном акте станции.

232. Перед заездами маневровых локомотивов, кранов на железнодорожном ходу, специального самоходного подвижного состава в районы, где имеются стрелки, не обслуживаемые дежурными стрелочного поста, а также при возвращении из таких районов, составитель, а при его отсутствии локомотивная бригада, (бригада специального самоходного подвижного состава) должны согласовать с дежурным по станции свои действия.

Порядок согласования устанавливается технико-распорядительным актом станции.

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

согласовать план работы с составительской или локомотивной бригадой (бригадой специального самоходного подвижного состава) работающего в этом районе локомотива (специального самоходного подвижного состава);

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

осмотреть стоящие в районе вагоны, проверить наличие тормозных башмаков и предупредить находящихся на путях работников о предстоящих маневрах.

234. Запрещается производить маневры толчками, а также распускать с горки: локомотивы в недействующем состоянии, краны на железнодорожном ходу; технологический специальный подвижной состав и думпкары; платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритности 3-й степени (при погрузке назначением на внешнюю сеть и прибытии с внешней сети) и соответствующих им степеней негабаритности согласно Местной Инструкции по перевозке негабаритных, тяжеловесных и длиномерных грузов по путям промышленного железнодорожного транспорта;

подвижной состав, имеющие трафарет "С горки не спускать" («Не спускать с горки»), а также соответствующие отметки в документах.

235. Подвижной состав на станционных путях должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками или сигналами.

Стоящие на станционных путях без локомотива вагоны, составы поездов, специальный подвижной состав должны быть сцеплены и надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, ручными тормозами или другими установленными средствами закрепления.

Порядок закрепления вагонов и составов устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Порядок закрепления технологического специального подвижного состава устанавливается местной инструкцией.

236. Вагоны с опасными грузами при стоянке на станции вне поездов, за исключением находящихся под накоплением на путях сортировочных парков, должны устанавливаться на специально выделенных путях. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены тормозными башмаками и ограждены сигналами остановки.

Стрелки, ведущие на пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на эти пути.

При нахождении вагонов с опасными грузами под накоплением на путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, установленные Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

Порядок перевозки опасных грузов по путям промышленного железнодорожного транспорта устанавливается правилами перевозки опасных грузов на промышленном транспорте.

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

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

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

Допускается в отдельных случаях участие в выполнении маневровой работы работников производственных подразделений организаций, имеющих соответствующие удостоверения на производство маневровых работ.

Порядок обучения и проверки знаний этих работников устанавливается руководителем организации.

238. Руководитель маневров обязан:

точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;

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

обеспечивать подачу подвижного состава производственным подразделениям организации (грузоотправителям, грузополучателям, контрагентам) в соответствии с действующими графиками;

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

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

Маневровые передвижения специального самоходного подвижного состава по станционным путям производятся в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

239. Локомотивная бригада при производстве маневров обязана:
точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;
внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;

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

обеспечивать безопасность локомотиво-составительской бригады;

обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

Управление локомотивом при маневрах осуществляется машинистом. Передача управления локомотивом помощнику машиниста разрешается только в тех случаях, когда машинист сам непосредственно руководит работой помощника и несет полную ответственность за его действия.

Машинисту запрещается передавать управление локомотивом помощнику при неблагоприятных условиях видимости, сложном профиле, ночью.

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

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

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

В этих случаях конкретные обязанности работников организации по обеспечению безопасности движения и безопасности людей устанавливаются с учетом местных условий руководителем организации.

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

Руководитель маневров должен иметь радиосвязь с локомотивной бригадой и дежурным по станции.

Формирование поездов

243. Поезда, отправляемые на железные дороги без переработки на станции примыкания, должны быть сформированы в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан.

Поезда, обращающиеся в пределах железнодорожных путей промышленного железнодорожного транспорта, формируются в соответствии с настоящими Правилами и схемой формирования, утверждаемой руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

244. Нормы веса и длины поездов устанавливаются руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта на основании тяговых расчетов и опытных поездок с учетом технологических требований обслуживаемых объектов.

Отправление тяжеловесных поездов допускается по разрешению начальника смены (диспетчера) железнодорожного транспорта организации в порядке, установленном руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

245. Длина поезда не должна превышать полезную длину приемо-отправочных путей на участке его обращения.

Допускается устанавливать длину составов и свыше полезной длины указанных станционных путей с одновременным установлением порядка приема и пропуска таких длинносоставных поездов.

246. Запрещается ставить в поезда:

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

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

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

ковши, налитые металлом или шлаком сверх установленных норм;

вагоны, загруженные с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов;

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

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

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

цистерны, цементовозы и другой подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-разгрузочных верхних и нижних устройств;

цистерны, имеющие течь;

вагоны для перевозки жидкого битума с не очищенными от битума колесными

парами по кругу катания;

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

думпкары с неисправным механизмом опрокидывания, если имеется угроза самоопрокидывания;

вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части.

247. Порядок постановки в поезда вагонов с опасными грузами устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте и правилами перевозок опасных грузов на промышленном транспорте.

В поездах, обращающихся между отдельными пунктами организации, вагоны с опасными грузами должны иметь прикрытие от локомотива в соответствии с нормами, установленными Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте и правилами перевозок опасных грузов на промышленном транспорте.

248. Порядок постановки вагонов с опасными грузами, а также нормы прикрытия в поездах, отправляемых на железные дороги, устанавливается Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

Перечень опасных грузов устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта в соответствии с Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам.

249. Порядок размещения и следования вагонов с негабаритными грузами в поездах, обращающихся по путям организации, устанавливается местной инструкцией согласно инструкции по перевозке негабаритных, тяжеловесных и длинномерных грузов по путям промышленного железнодорожного транспорта.

Порядок размещения и следования вагонов с негабаритными грузами в поездах, отправляемых на пути компании, устанавливается председателем ГАЖК.

250. Необходимость и порядок постановки в поезда вагонов с тормозными площадками определяется руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Порядок включения тормозов в поездах

251. Порядок включения автотормозов и обеспечения ручными тормозами поездов, отправляемых на пути общего пользования без переработки на станции примыкания, определяется нормами железных дорог примыкания.

252. В поездах, обращающихся по путям промышленного железнодорожного транспорта, обеспечение тормозами должно соответствовать весу поезда, скорости движения и руководящему спуску на каждом участке, а также реализуемым величинам тормозных нажатий.

Потребность в тормозах для поездов, обращающихся по путям организации,

определяется руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта в соответствии с нормами обеспечения поездов тормозными средствами, определяемыми в соответствии с правилами тормозных расчетов для промышленного железнодорожного транспорта.

В зависимости от технического оснащения подвижного состава, в том числе специального подвижного состава, тормозными средствами устанавливаются:

наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т массы поезда;

расчетные нормы нажатия тормозных колодок на оси подвижного состава, в том числе специального подвижного состава;

нормы обеспечения поездов ручными тормозами и другие сведения, необходимые для выполнения тормозных расчетов.

Указанные нормы и сведения указываются в местной инструкции.

253. Опробование автотормозов в поездах производится полное и сокращенное.

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

на станциях формирования перед отправлением поезда;

после смены локомотива;

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

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

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

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

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

после перемены кабины управления;

при смене локомотивных бригад (кроме открытых горных разработок).

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

Порядок включения в автотормозную сеть вагонов в поездах повышенного веса и длины, соединенных, специального подвижного состава в составах грузовых и хозяйственных поездов, а также опробования автотормозов в таких поездах устанавливается местной инструкцией, разрабатываемой согласно соответствующим инструкциям.

254. После полного опробования в поезде автотормозов осмотрщик-автоматчик или осмотрщик вагонов, а на станциях, где эти должности не предусмотрены, составитель вручает машинисту локомотива справку установленной формы об обеспечении поезда тормозами и исправном их действии.

Отметки об опробовании автотормозов можно делать в специальной книге, находящейся на локомотиве.

Форма такой книги должна соответствовать форме справки об обеспечении поезда

тормозами на железных дорогах.

На станции, где должности осмотрщика-автоматчика и осмотрщика вагонов не предусмотрены, а поезда составительской бригадой не сопровождаются, опробование автотормозов производится локомотивной бригадой или другими работниками обученными выполнению операций по опробованию автотормозов. Перечень должностей таких работников устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Снаряжение и обслуживание поездов.

255. Все локомотивы должны быть снабжены средствами пожаротушения и в необходимых случаях, в порядке установленном местной инструкцией, подъемными средствами.

Локомотивы специальный самоходный подвижной состав, кроме того, должны быть снабжены тормозными башмаками по нормам, предусмотренным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте, для закрепления состава на перегоне при порче тормозов.

256. Локомотивы, занятые на перевозке вагонов с опасными грузами, снабжаются протипожарным оборудованием по нормам, установленным руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Обслуживание поездов

257. Поезд обслуживается локомотивной бригадой, бригадой для управления специальным подвижным составом в транспортном режиме или локомотивной бригадой и составителем.

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

Изменение количественного состава локомотиво-составительских бригад в зависимости от местных условий работы и порядок обслуживания ими поездов определяется руководителем организации в установленном порядке.

258. При электрической и тепловозной тяге одной локомотивной бригадой могут обслуживаться несколько локомотивов, управляемых по системе многих единиц из одной кабины, если они оборудованы специальными устройствами в соответствии с проектом.

259. Запрещается проезд на локомотиве лиц, не входящих в состав локомотиво-составительской бригады, кроме работников, проезд которым разрешен руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта, но не более трех человек, кроме локомотиво-составительской бригады.

Постановка локомотивов в поезда

260. Действующие локомотивы ставятся в голове или хвосте поезда в зависимости

от местных условий обслуживания производства (грузоотправителей, грузополучателей, клиентуры) и организации движения поездов.

В необходимых случаях разрешается постановка локомотива в середине состава.

Место постановки действующих локомотивов в поездах устанавливается местной инструкцией и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

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

262. Порядок прицепки и количество прицепляемых вагонов к одиночно следующим локомотивам устанавливается местной инструкцией и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Глава 17

Движение поездов

Общие требования

263. Движением поездов по перегонам должен руководить только один работник - поездной диспетчер подразделения железнодорожного транспорта организации или организации промышленного железнодорожного транспорта, отвечающий за безопасное и своевременное движение поездов на обслуживаемом им участке.

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

Запрещается давать оперативные распоряжения по движению поездов на участке кому-либо, помимо поездного диспетчера.

264. Каждая станция в части руководства движением поездов и каждый поезд должны находиться одновременно в распоряжении только одного работника:

станция - дежурного по станции (диспетчера);

пост - дежурного по посту;

участок, оборудованный диспетчерской централизацией - поездного диспетчера;

поезд - машиниста локомотива (составителя).

На крупных станциях может быть несколько дежурных по станциям или постам, каждый из которых единолично распоряжается движением поездов в пределах своего района работы.

Разграничение районов управления на таких станциях и круг обязанностей, связанных с движением поездов, каждого дежурного по станции (посту), устанавливаются техническо-распорядительным актом станции.

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

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

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

Занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под погрузку или разгрузку, ремонт и другие операции, как правило, не допускаются.

Временное занятие этих путей отдельными вагонами может быть допущено только с согласия поездного диспетчера.

Запрещается занимать улавливающие и предохранительные тупики подвижным составом.

266. Начальник станции обязан обеспечить безопасность движения поездов, производство маневровой работы и безопасность труда работников станции, своевременное транспортное обслуживание производственных подразделений организации (грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов), исправное состояние содержания и эффективное использование технических средств станции.

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

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

268. Движение пассажирских поездов, как правило, по железнодорожным путям промышленного железнодорожного транспорта не разрешается.

При необходимости пассажирские перевозки разрешаются руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Технические устройства, подвижной состав и организация пассажирских перевозок в этом случае должны соответствовать Правилам технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан и другим нормативным документам, регламентирующим работу по перевозке пассажиров на железных дорогах Республики Узбекистан.

Передвижение пассажирских поездов по путям передвижения технологического специального подвижного состава с горячими слитками, расплавленным металлом и жидким шлаком, а также по въездным траншеям и передвижным путям открытых горных разработок категорически запрещается.

Прием поездов

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

Поезда, содержащие в своем составе вагоны с опасными грузами, принимаются на пути, указанные в ТРА станции.

Допускается прием поездов маневровым порядком на частично занятые подвижным составом пути, а также непосредственно к технологическим объектам производства по маневровому сигналу, установленному на мачте входного (маршрутного) светофора.

В таком же порядке в необходимых случаях допускается прием восстановительных поездов, одиночных локомотивов, снегоочистителей, специального самоходного состава, а также хозяйственных поездов.

Порядок приема этих поездов, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

270. Входной светофор открывается дежурным по станции лично или по его указанию оператором поста централизации. На участках, оборудованных диспетчерской

централизацией, входной светофор открывается поездным диспетчером.

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

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

На участках с движением вагонами вперед входной светофор должен закрываться после прохода его всем составом.

До переоборудования действующих устройств электрической централизации разрешается перекрытие входного (выходного) светофора от первой колесной пары поезда.

Прием поездов на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу или по приказу дежурного по станции в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

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

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

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

272. Возможность одновременного приема поездов противоположных направлений и порядок, обеспечивающий безопасность движения, если подход к станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске, устанавливаются технико-распорядительным актом станций с учетом путевого развития и условий работы станций.

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

Порядок приема длинносоставных поездов устанавливается технико-распорядительным актом станции.

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

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

На станциях, где по местным условиям дежурный по станции не может встречать поезда, в прибытии поезда в полном составе он убеждается по докладу дежурного

стрелочного поста или других работников, указанных в техническо-распорядительном акте станции.

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

Перечень станций, где дежурные по станции могут не встречать поезда, условия обеспечения безопасности движения при приеме поездов устанавливаются местной инструкцией.

275. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции обязан отметить в журнале движения поездов или на графике исполненного движения и немедленно сообщить дежурному по соседней станции, отправившей поезд, и поезвному диспетчеру.

Кроме того, дежурный по станции должен обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную систему управления.

Отправление поездов

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

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

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

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

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

Порядок отправления хозяйственных поездов и специального самоходного подвижного состава со станций, ограничивающих перегон, следования их по перегону к месту производства работ, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

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

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

прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда;

приготовить маршрут отправления;

открыть выходной светофор или вручить машинисту разрешение на занятие

перегона.

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

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда служат: разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с путей, где нет выходных светофоров, - письменное разрешение установленной формы;

разрешение дежурного по станции, переданное по радиосвязи при наличии УАРП или зарегистрированное в журнале движения поездов:

жезл.

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

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

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

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

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

280. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного светофора вручается машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава дежурным по станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда или через других работников, установленных техническо-распорядительным актом станции.

Машинист обязан убедиться в правильности полученного разрешения на занятие перегона.

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

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

281. При отправлении поезда со станционных путей при запрещающем показании

выходного сигнала, а также с путей, не имеющих выходных сигналов, запрещается машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава при наличии разрешения на занятие перегона приводить в движение поезд без указания дежурного по станции, переданного по радиосвязи, или сигнала отправления, поданного дежурным по станции либо по его указанию дежурным по посту, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или составителем поездов.

Порядок подачи сигнала отправления указывается в техническо-распорядительном акте станции.

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

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

283. Дежурный по станции, как правило, провожает отправляемый или следующий безостановочно по станции поезд, следя за исправным его состоянием, наличием и правильным показанием установленных поездных сигналов (если они предусмотрены).

Об отправлении поезда в полном составе дежурный по станции убеждается лично, по докладу дежурного стрелочного поста или другого работника указанного в техническо-распорядительном акте станции.

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

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

Работник, провожающий поезд, обязан убедиться, что поезд отправился в полном составе.

В случае обнаружения в поезде неисправности, угрожающей безопасности движения, работник, провожающий поезд, обязан принять меры к его остановке.

284. Работники станций перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы станции, схемой формирования поездов проверить правильность формирования поезда, правильность погрузки и крепления грузов, убедиться в том, что сохранность грузов обеспечена, поезд имеет установленные сигналы (если они предусмотрены).

Ответственность работников станции за правильность формирования поезда, навешивание и снятие поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост или голову поезда, устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта предприятия или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Допускается движение поездов без хвостовых сигналов. При этом порядок и способы проверки отправления и прибытия поезда в полном составе определяются

руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта и указываются в техническо-распорядительном акте станции.

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

Средства сигнализации и связи при движении поездов

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

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

На малодеятельных участках, кроме того, допускается движение поездов:
по приказам поездного диспетчера;
посредством одного жезла;
посредством одного локомотива.

287. При автоматической блокировке:

разрешение на занятие поездом блок-участка служит разрешающее показание выходного или проходного светофора. Как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения руководителя подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителя организации промышленного железнодорожного транспорта установка условно-разрешающего сигнала - щита с отражательным знаком в виде буквы Т.

Наличие этого сигнала служит разрешением грузовому поезду на проследование красного огня светофора без остановки. При этом машинист должен вести поезд так, чтобы проследовать светофор с красным огнем со скоростью не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановить его, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

В случае остановки поезда перед проходным светофором с красным сигналом, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит и знает, что лежащий впереди блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится.

Если машинист не знает о нахождении на впередилежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающий сигнал, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 15 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

Если следующий проходной светофор будет в таком же положении, движение поезда после обязательной остановки продолжается в установленном выше порядке.

288. При полуавтоматической блокировке:

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

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

289. При электрожезловой системе:

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

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

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

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

Запрещается:

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

хранить действующие жезлы не вложенными в аппарат;

провозить жезл на соседний перегон.

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

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

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

При наличии УАРП разрешением на отправление поездов и занятие ими перегонов (без выдачи письменных разрешений) являются:

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

На двухпутных перегонах при отправлении по неправильному пути – разрешение дежурного по станции отправления, переданное машинисту по радиосвязи.

В этом случае УАРП фиксирует текст разрешения (соответствующего тексту письменного разрешения приведенного в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте), переданного машинисту дежурным по станции отправления, согласие дежурного по станции приема и подтверждение машинистом получения разрешения.

291. При наличии УАРП в аналогичном порядке производится отправление поездов и в случаях перехода на телефонные средства связи при неисправности автоматической, полуавтоматической блокировки, электрожезловой системы, неисправности выходного (маршрутного) светофора, при отправлении поездов с путей, не имеющих выходных светофоров, а также неисправности или отсутствии маршрутного указателя пути отправления на групповом светофоре.

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

Порядок организации движения поездов при перерыве действия всех установленных средств сигнализации и связи устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

293. Между двумя отдельными пунктами, границами которых являются стык рамного рельса или предельные столбики, движение (поездов, составов) осуществляется маневровым порядком согласно Инструкции по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

Порядок движения поездов

294. Скорость движения поездов по перегонам устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

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

При движении поездов вагонами вперед скорость не должна превышать 25 км/ч, при ведении поездов тяговыми агрегатами – 35 км/ч; для хозяйственных поездов при наличии радиосвязи на локомотиве и специальном самоходном подвижном составе в зависимости от конструкции специального самоходного подвижного состава и восстановительных поездов - не более 35 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается местной инструкцией.

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

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или соответствующем приказе, а при отсутствии этих указаний - не более 15 км/ч.

Не должна превышать скорость:

25 км/ч – при движении порожних шлаковозов;

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

платформ для совков;

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

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

295. В случае, когда при следовании поездов по станциям и перегонам необходимо обеспечивать особую бдительность локомотиво-составительских бригад, на поезда выдаются письменные предупреждения, а на открытых горных разработках устные предупреждения передаваемые машинисту локомотива по радиосвязи дежурным по станции с регистрацией в Журнале предупреждений.

При наличии УАРП разрешается выдавать предупреждения по радиосвязи.

Порядок выдачи таких предупреждений устанавливается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Предупреждения выдаются:

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

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

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

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

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

при работе съёмных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

во всех других случаях, когда требуются уменьшение скорости или остановки поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотиво-составительские бригады об особых условиях движения поезда.

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

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

Допускается движение поездов по неправильному пути.

Меры обеспечения безопасности движения при следовании по неправильному пути устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

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

подразделения железнодорожного транспорта организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

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

298. При необходимости поезда могут быть соединены и следовать с действующими локомотивами в голове и середине состава.

Организация движения таких поездов и порядок их следования по перегонам и станциям устанавливается местной инструкцией.

299. Передвижение хозяйственных поездов во время их работы на перегоне осуществляется по указанию руководителя работ или лица, им уполномоченного.

Порядок вождения поездов машинистами локомотивов и специального самоходного подвижного состава

300. Машинист обязан:

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

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

обеспечить безопасное следование поезда с соблюдением графика движения.

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

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

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

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

убедиться, что радиостанция включена.

302. При ведении поезда локомотивная бригада обязана:

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

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

наблюдать за показанием приборов, контролирующих бесперебойность и безопасность работы локомотива и специального самоходного подвижного состава;

обеспечивать эффективное использование локомотива при рациональном расходовании электроэнергии, топлива и смазочных материалов;

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

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

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

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

303. При ведении поезда машинист должен:

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

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

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

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

304. В пути следования машинисту запрещается:

превышать установленные скорости;

отвлекаться от управления локомотивом, специальным самоходным подвижным составом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и свободностью пути;

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

отключать устройства безопасности или вмешиваться в их работу.

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

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

В необходимых случаях допускается проезд составителя в другой части состава или в кабине машиниста локомотива, что указывается в местной инструкции.

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

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

Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне

307. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:

останавливать поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренная остановка;

привести в действие автотормоза поезда, а при необходимости и ручной тормоз локомотива; на специальном самоходном подвижном составе – автотормоза, а при наличии приборов управления и вспомогательный тормоз;

при наличии радиосвязи немедленно сообщить об остановке машинистам локомотивов, следующих по перегону, дежурным по станциям, ограничивающим перегон, и поезвному диспетчеру о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения, а машинист специального самоходного подвижного состава сообщает руководителю работ в хозяйственном поезде;

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

если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием, выяснить ее причину и возможность дальнейшего следования;

если движение не может быть возобновлено в течении 10 мин и более, и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, привести в действие ручной тормоз локомотива, специального самоходного подвижного состава и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (составителем, руководителем работ в хозяйственном поезде). В поездах, где нет таких работников, помощник машиниста в необходимых случаях должен уложить под колеса вагонов имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки в количестве, установленном местной инструкцией;

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

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

При загромождении соседнего пути на перегонах этот путь немедленно ограждается помощником машиниста, в первую очередь со стороны ожидаемого поезда в порядке, установленном Инструкцией по сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте.

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

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

принять все возможные меры к устранению возникших для движения препятствий;

осмотреть поезд, выяснить в полном ли он составе;

проверить наличие хвостовых сигналов (если они предусмотрены);

в необходимых случаях оградить поезд и смежный путь.

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

309. При остановке на перегоне машинисту локомотива запрещается приводить в движение локомотив, специальный самоходный подвижной состав без сигнала составителя или руководителя работ в случаях:

когда поезд был остановлен по сигналу составителя, руководителя работ;

при остановке поезда для выгрузки и погрузки грузов.

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

Порядок ограждения устанавливается Инструкцией по сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте, а порядок действия работников – Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

311. При обслуживании локомотива одним машинистом порядок его действий при вынужденной остановке поезда на перегоне устанавливается местной инструкцией.

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

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

Осаживание не допускается:

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

на перегонах, оборудованных автоблокировкой;

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

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

314. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, он выводится с перегона вспомогательным локомотивом в порядке, установленном Инструкцией по

движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте, которой устанавливается также и порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда.

315. Если затребован восстановительный поезд или вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд, не может начать движение, пока не прибудет затребованная помощь или не будет дано установленное разрешение на движение.

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

Движение съемных подвижных единиц

316. Движение съемных подвижных единиц производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона.

На перегонах, имеющих большие искусственные сооружения (мосты, путепроводы, эстакады, и др.), а также сложные план и профиль пути, порядок движения съемных единиц устанавливается местной инструкцией.

Движение съемных единиц не должно нарушать движение поездов.

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

Порядок движения съемных подвижных единиц устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте, а обозначения сигналами и ограждения – Инструкцией по сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте.

железнодорожного транспорта Республики Узбекистан

Блок-участок. Часть межстанционного перегона при автоблокировке, ограниченная проходными светофорами (границами блок-участков) или проходным светофором (границей блок-участка) и входным светофором станции.

Боковой путь. Путь, при следовании по которому подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу.

Бригада специального подвижного состава. Работники, назначаемые для управления и обслуживания специального подвижного состава.

Для управления специальным самоходным подвижным составом назначается бригада – машинист и помощник машиниста или водитель и помощник водителя дрезины (в соответствии с инструкцией по эксплуатации соответствующей машины).

Вагоны грузовые. Вагоны, предназначенные для перевозки грузов. К ним относятся универсальные вагоны: крытые, полувагоны, платформы и специализированные вагоны: цистерны, вагоны бункерного типа, рефрижераторные вагоны, зерновозы, транспортеры, контейнеровозы, цементовозы, агловозы, коксовозы, окатышевозы, вагоны для перевозки удобрений, леса и др.

Ведение поезда с особой бдительностью. Постоянное, повышенное внимание локомотивной бригады к условиям следования поезда.

Внутренние пути. Пути, расположенные на территории организаций: станционные, пути перегонов, соединяющие между собой станции, посты; погрузочно-разгрузочные пути; подъезды к рабочим горизонтам карьеров, отвалов; передвижные пути в забоях и на отвалах; соединительные пути и другие, назначение которых определяется выполненными на них операциями.

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

Вспомогательный пост. Пост на перегоне не имеющий путевого развития и предназначенный только для обслуживания пункта примыкания (для поездов, следующих по всему перегону, отдельным пунктом не является).

Въездная (выездная) сигнализация. Сигнализация, применяемая для разрешения выезда и въезда подвижного состава в производственное помещение.

Габарит погрузки. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом подвижном составе при нахождении его на прямом горизонтальном пути.

Габарит подвижного состава. Поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен помещаться установленный на прямом

горизонтальном пути как в порожнем, так и нагруженном состоянии не только новый подвижной состав, но и подвижной состав, имеющий максимально нормируемые износы.

Габарит приближения строений. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутрь которого помимо подвижного состава не должны заходить никакие части сооружений и устройств, а также лежащие около пути материалы, запасные части и оборудование, за исключением частей устройств, предназначенных для непосредственного взаимодействия с подвижным составом (контактных проводов с деталями крепления, вагонных замедлителей в рабочем состоянии, пробоотборников, устройств для восстановления сыпучести груза и очистки вагонов от остатков груза и др.), при условии, что положение этих устройств во внутригабаритном пространстве увязано с частями подвижного состава, с которыми они могут соприкасаться, и что они не могут вызвать соприкосновения с другими элементами подвижного состава.

Главные пути. Пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов, и как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах.

Грузоотправитель. Юридическое или физическое лицо, которое выступает от своего имени либо от имени собственника груза и указано в перевозочных документах.

Грузополучатель. Юридическое или физическое лицо, уполномоченное на получение (прием) груза.

Двусторонняя парковая связь. Устройства для передачи указаний по движению поездов, маневровой работе, осмотру вагонов и других операций машинистам локомотивов, специального самоходного подвижного состава, составителям, дежурным стрелочного поста, работникам пути, пунктов технического обслуживания, контактной сети, службы СЦБ и связи и др.

Дежурный по станции. Работник станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением поездов, а также другими передвижениями состава по главным и приемо-отправочным путям станции, а где нет маневрового диспетчера и по остальным станционным путям.

На промышленном железнодорожном транспорте под термином «дежурный по станции» подразумеваются также другие работники, выполняющие обязанности дежурных по станции: маневровый диспетчер, дежурный по посту, дежурный по посту электрической централизации и др., на которых возложены обязанности дежурного по станции.

Железнодорожно-строительные машины. Один из видов специального подвижного состава, имеющий один или несколько рабочих органов, выполняющих работы по строительству, всем видам ремонтов, содержанию и техническому обслуживанию сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

Искусственные сооружения. Условное название сооружений пути, возведение которых необходимо для прокладки железнодорожных путей в пересеченной местности для сохранения земляного полотна от размыва и оползней, пропуска весенних вод и т.д.

К искусственным сооружениям относятся мосты, путепроводы, эстакады, виадуки,

лотки, трубы под насыпями, подпорные стенки.

Контактная сеть. Совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава.

Контрагент. Грузоотправитель или грузополучатель, которые в пределах железнодорожного подъездного пути, принадлежащего другому грузоотправителю или грузополучателю, имеет свои склады либо примыкающие к указанному железнодорожному пути свои подъездные пути.

Локомотив. Электровоз, тяговый агрегат, тепловоз.

Локомотивная бригада. Работники, назначаемые для управления и обслуживания поездных и маневровых локомотивов.

Управление и обслуживание локомотива может осуществляться одним машинистом.

Малодейательные участки. Участки с размерами движения поездов не более 8 пар в сутки.

Маневровый диспетчер. Сменный руководитель маневровой работы на станции (в районе), обеспечивающий перевозками технологические процессы производства (грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов) в соответствии с применяемыми графиками (контактными, суточными планами-графиками, технологическими, подачи и уборки вагонов и др.).

На участках, где нет дежурного по станции – распорядитель по приему и отправлению поездов.

Маневровый порядок движения. Организация движения составов (поездов) на промышленном железнодорожном транспорте между двумя отдельными пунктами, границами которых являются стыки рамных рельсов и предельные столбики.

Маневровый район. Часть станции (путевого развития организации) включающая станционные пути, сортировочную горку и вытяжной (сортировочный) путь, обслуживаемая одним маневровым локомотивом.

Работа двух и более маневровых локомотивов в одном маневровом районе производится под контролем лица, распоряжающегося маневрами.

Маневровый состав. Маневровый локомотив с одним вагоном или группой вагонов, с которыми совершается маневровая работа (маневры). В процессе маневровой работы число вагонов в маневровом составе может изменяться.

Маневры (маневровая работа). Передвижения подвижного состава в пределах станции (путевого развития организации), связанные с расформированием и формированием поездов и маневровых составов, а также с выполнением операций по транспортному обслуживанию технологических процессов производства (грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов).

Межпостовой перегон. Перегон, ограниченный путевыми постами или путевым

постом и станцией.

Межстанционный перегон. Перегон, ограниченный станциями, разъездами, обгонными пунктами.

Местная инструкция. Инструкция, разрабатываемая в развитие отдельных положений Правил технической эксплуатации, инструкций по движению поездов и сигнализации на промышленном железнодорожном транспорте с учетом местных условий эксплуатации железнодорожного транспорта.

Местная инструкция утверждается руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации, если она регламентирует работу только железнодорожного транспорта, и руководителем организации, если она регламентирует взаимодействие железнодорожного транспорта и производственных объектов, грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов.

Начальник станции. Руководитель станции. На промышленном железнодорожном транспорте в случае, если нет станций, обязанности начальника станции выполняет работник, назначаемый руководителем подразделения железнодорожного транспорта организации, руководителем организации или руководителем организации промышленного железнодорожного транспорта.

Негабаритное место. Место на железнодорожном пути, где не соблюдены требования габарита приближения строений.

Нейтральная вставка. Сопряжение смежных участков контактной сети, при котором во всех случаях при прохождении электроподвижного состава обеспечивается изоляция сопрягаемых участков.

Окно. Время, в течение которого прекращается движение по перегону (путям станций) для производства ремонтно-строительных работ.

Организация. Юридическое лицо, которое имеет в собственности, хозяйственном ведении или оперативном управлении обособленное имущество и отвечает по своим обязательствам этим имуществом, может со своего имени нести обязанности, быть истцом и ответчиком в суде, имеет самостоятельный баланс и или смету.

Организация промышленного железнодорожного транспорта. Транспортная организация, осуществляющая транспортное обслуживание на договорных условиях организаций, в том числе грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

Особые путевые знаки. Границы железнодорожной полосы отвода, указатель номера стрелки, реперы начала и конца круговых кривых, скрытых сооружений земляного полотна; начала, середины и конца переходных кривых, наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны.

Охранная стрелка. Стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления поезда (маневрового состава) в положение, исключающее возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут или другие пути

станции.

Перегон. Часть железнодорожной линии, ограниченная смежными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами.

Переезд. Место пересечения железнодорожных путей в одном уровне автомобильными дорогами (трамвайными путями), оборудованное необходимыми устройствами.

Подвижной состав. Локомотивы, вагоны.

Подталкивающий локомотив. Локомотив, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона (в хвосте поезда).

Подъездной путь. Путь, предназначенный для обслуживания отдельных организаций, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, связанный с железными дорогами непрерывной рельсовой колеей и принадлежащий организации или железной дороге.

Поезд. Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами, обращающийся по перегонам по одному из установленных средств сигнализации и связи.

Локомотивы без вагонов и специальный самоходный подвижной состав, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

Поезд длинносоставной. Грузовой поезд, длина которого (в физических или условных вагонах) превышает норму, установленную на участке следования этого поезда.

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

Поездной диспетчер. Сменный руководитель движения поездов на перегоне, обеспечивающий перевозки в соответствии с установленными графиками.

Под термином «поездной диспетчер» в тексте настоящих Правил подразумеваются и другие работники, выполняющие его обязанности.

Поездной порядок движения. Прием и отправление поездов по одному из установленных средств сигнализации и связи.

Поездные сигналы. Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц.

Пост. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие для обслуживания погрузочно-разгрузочных фронтов или производства маневровой работы. В некоторых случаях такие посты организуются для регулирования движения поездов в местах

пересечения железнодорожных путей.

Пост без путевого развития может устраиваться при наличии примыкания на перегоне.

Каждый пост приписывается к одной из станций.

Пост электрической централизации. Здание на станции, в котором сосредоточено оборудование для управления группой централизованных стрелок и сигналов.

Предохранительный тупик. Тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов (маневровых составов).

Промышленный железнодорожный транспорт. Комплекс технических средств и сооружений железнодорожного транспорта необщего пользования, обеспечивающий транспортное обслуживание производственных процессов и предоставление транспортных услуг, а также связь с другими организациями и транспортом общего пользования.

Пункт технического обслуживания. Специально выделенное место, оснащенное технологическим оборудованием, на котором производится комплекс операций (или отдельные операции) по поддержанию работоспособности подвижного состава.

Путевой знак. Постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных линий.

Пути передвижные (перекладываемые). Пути, периодически передвигаемые или перекладываемые в связи с требованиями технологии производства.

Пути специальные. Пути передвижения подвижного состава с расплавленным металлом, горячими слитками, жидким шлаком, слива ядохимикатов и др. (по перечню организации в зависимости от технологии производства).

Рабочее состояние локомотива. Состояние локомотива, при котором он способен немедленно выполнять предусмотренные проектом функции с параметрами, установленными нормативно-технической документацией.

Раздельный пункт. Пункт, разделяющий железнодорожную линию на перегоны или блок-участки.

Руководитель маневров. Работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, производящего маневры, не имеет право приводить локомотив в движение.

Руководитель подразделения железнодорожного транспорта организации. Начальник управления железнодорожного транспорта, начальник железнодорожного цеха (участка), начальник (директор) отделения, начальник транспортного отдела и другие лица, на которых возложены обязанности руководителей железнодорожного транспорта организаций, независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности.

Руководитель работ. Ответственное лицо, на которое возложено руководство

работами на эксплуатируемых железнодорожных путях, сооружениях и устройствах.

Сигнал. Условный видимый или звуковой знак, при помощи которого подается определенный приказ.

Сигнальный знак. Условный видимый знак, с помощью которого подается приказ или указание определенной категории работников. К сигнальным знакам относятся предельные столбики, знаки, указывающие границы станции, подачи свистка, отключения и включения тока и др.

Специализированный поезд. Поезд постоянного состава, который обращается между определенными пунктами погрузки и выгрузки.

К специализированным поездам относятся и так называемые «вертушки» на открытых горных разработках.

Специальный подвижной состав. Несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу:

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

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

Спуск затяжной. Спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

Крутизна	Протяженность
От 0,008 до 0,010	8 км и более
0,011 до 0,014	6 км и более
0,015 до 0,017	5 км и более
0,018 до 0,020	4 км и более
0,021 до 0,030	2 км и более
0,031 и круче	1 км и более

Спуск руководящий. Наибольший по крутизне спуск протяжением не менее тормозного пути.

Станционная составительская бригада. Составительская бригада, не закрепленная за определенными локомотивами и обслуживающая все локомотивы, находящиеся в районе ее работы.

Станционные пути. Пути в границах станции - главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-разгрузочные, вытяжные, деповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на станции, ведущие к производственным объектам, складам, пунктам очистки и ремонта подвижного состава), технического обслуживания подвижного состава, а также прочие пути,

назначение которых определяется производимыми на них операциями.

Назначение всех станционных путей указывается в техническо-распорядительном акте станции.

Станция. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, транспортному обслуживанию технологических процессов производства (грузоотправителей, грузополучателей, контрагентов), а также маневровую работу по формированию и расформированию поездов, их техническое обслуживание, подборку вагонов по погрузочно-разгрузочным фронтам и другие технические операции с подвижным составом с учетом требований обслуживаемого производства.

В тексте настоящих Правил во всех случаях, когда необходимо сказать о раздельных пунктах, имеющих путевое развитие или обслуживаемых дежурными работниками (станции, поста), применены общие термины "станция" или "дежурный по станции", за исключением мест, где по характеру требований Правил необходимо указывать точно, о каких именно раздельных пунктах идет речь.

В случаях, когда путевое развитие железнодорожного транспорта организации не имеет станций, требования к станционному хозяйству и станции распространяются на весь комплекс железнодорожного хозяйства организации.

Стрелка. Часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, остряков и переводного механизма.

Стрелка нецентрализованная. Стрелка, остряки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма.

Стрелка централизованная. Стрелка, остряки которой переводятся специальными устройствами, управляемыми из одного центрального пункта.

Стрелочный перевод. Устройство, служащее для перевода подвижного состава с одного пути на другой. Стрелочные переводы состоят из стрелок, крестовин и соединительных путей между ними.

Крестовины могут быть с неподвижным или подвижным сердечником.

Стрелочный пост. Один или несколько стрелочных переводов нецентрализованного управления, обслуживаемых одним дежурным стрелочного поста.

Схема формирования. Порядок расстановки вагонов в поездах в соответствии с их назначением.

Съемные подвижные единицы. Съемные дрезины, путевые вагончики, ремонтные вышки на электрифицированных участках, дефектоскопные, путеизмерительные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с пути вручную обслуживающими их работниками.

Техническое обслуживание. Комплекс работ для поддержания исправности или работоспособности сооружений, устройств, механизмов и подвижного состава промышленного железнодорожного транспорта при подготовке и использовании по их назначению, при хранении и транспортировании.

В техническое обслуживание могут входить контроль технического состояния, чистка, смазывание, замена отдельных составляющих частей сооружений, устройств и подвижного состава или их регулировка с целью предупреждения повреждений, а также часть работы по устранению повреждений и их последствий и т.п.

Технологическая сигнализация. Сигнализация, применяемая для разрешения подачи вагонов к устройствам восстановления сыпучести грузов, на вагоноопрокидыватель, приемные бункера, бункерные эстакады (под погрузку и выгрузку сыпучих грузов), весовые и дозировочные устройства, устройства очистки вагонов от остатков груза и др., а также управления процессом подачи и точной установки вагонов в требуемое место (точечная выгрузка, погрузка и др.).

Технологический специальный подвижной состав. Чугуновозы, шлаковозы, тележки для перевозки изложниц, тележки для перевозки совков с шихтой к конверторам и др.

Торможение полное служебное. Торможение, достигаемое снижением зарядного давления в магистрали за один прием темпом служебной разрядки для получения в тормозных цилиндрах наибольшего давления, допускаемого грузовым режимом воздухораспределителей.

Торможение служебное. Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте.

Торможение экстренное. Торможение, применяемое в случаях, требующих немедленной остановки поезда, достигаемое путем экстренной разрядки магистрали, дающий максимальный тормозной эффект.

Тормозной путь. Расстояние, проходимое поездом за время от момента перевода ручки крана машиниста или крана экстренного торможения в тормозное положение до полной остановки.

Тормозные пути различаются в зависимости от вида торможения (служебное, полное служебное и экстренное).

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

Улавливающий тупик. Тупиковый путь, предназначенный для остановки потерявшего управление поезда или части поезда при движении по затяжному спуску.

Устройства автоматической регистрации переговоров (ВАРП). Устройства, позволяющие производить автоматическую запись на магнитном носителе служебных переговоров дежурных по станциям (диспетчеров) с машинистами локомотивов, специального самоходного подвижного состава и другими работниками, связанными с движением поездов и маневровой работой, а также руководителями работ и др.

Устройство громкоговорящего оповещения. Устройство для передачи указаний

по движению поездов, производству маневровой работы, осмотру вагонов и выполнению других операций машинистами локомотивов, специального самоходного подвижного состава, дежурным стрелочных постов, работникам службы пути, контактной сети, СЦБ и связи, составителям и другим работникам станции.

Устройства дистанционного управления. Устройства, позволяющие управлять стрелками, сигналами, въездной (выездной) сигнализацией, воротами зданий, переездной сигнализацией и другими объектами из кабины локомотива, специального самоходного подвижного состава (другого пункта управления) посредством радиосигнала или с помощью других носителей информации.

Устройства для восстановления сыпучести грузов. Тепляки (гаражи размораживания), буро- и виброрыхлительные установки, инфракрасные излучатели и др.

Фронт погрузки-выгрузки. Часть железнодорожных путей, предназначенная для производства погрузочно-разгрузочных работ. Вместимость фронта погрузки-выгрузки выражается числом устанавливаемых вагонов в физическом или условном исчислении.

Различают фронты погрузки-выгрузки линейные и точечные в зависимости от расположения, конструкции, размеров складских помещений и оборудования их погрузочно-разгрузочными устройствами и механизмами (кранами, транспортерами, бункерами и т.д.).

Частично занятый путь. Не полностью занятый подвижным составом путь, свободная часть которого может быть использована для приема поезда в порядке, установленном Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на промышленном железнодорожном транспорте.

Экипировочный путь. Специально оборудованный сооружениями и устройствами пункт для выполнения операций, связанных с подготовкой локомотива, специального самоходного подвижного состава к работе: снабжения топливом, смазочными и обтирочными материалами, водой, песком и т.д., а также для выполнения технического обслуживания локомотивов, специального самоходного подвижного состава.

	Стр.
Введение	2
Глава 1. Общие обязанности работников промышленного Железнодорожного транспорта.....	4
Сооружения и устройства	
Глава 2. Общие положения.....	7
Глава 3. Сооружения и устройства путевого хозяйства.....	11
- План и профиль пути.....	11
- Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения.....	12
- Рельсы и стрелочные переводы.....	14
- Пересечения, переезды и примыкания железнодорожных путей.....	17
- Путевые и сигнальные знаки.....	19
Глава 4. Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства. Восстановительные средства.....	20
Глава 5. Сооружения и устройства станционного хозяйства.....	21
Глава 6. Сооружения и устройства сигнализации, связи и вычислительной техники.....	23
- Сигналы.....	23
- Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировки.....	25
- Электрическая централизация стрелок и сигналов.....	26
- Диспетчерская сигнализация.....	28
- Диспетчерский контроль.....	28
- Информационно-вычислительная система промышленного железнодорожного транспорта.....	28
- Устройства механизации автоматизации сортировочных горок.....	28
- Дистанционное управление из кабины локомотива.....	29
- Автоматическая переездная сигнализация с автоматическими шлагбаумами.....	30
- Автоматическая система оповещения о приближении поезда.....	30
- Технологическая сигнализация.....	30
- Въездная (выездная) сигнализация.....	31
- Ключевая зависимость стрелок и сигналов.....	31
- Станционная блокировка.....	32
- Устройства путевого ограждения.....	32
- Связь.....	32
- Линии СЦБ и связи.....	34
- Электроснабжение устройств СЦБ и связи.....	34
- Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи.....	34

Глава 7. Сооружения и устройства электроснабжения промышленного железнодорожного транспорта.....	37
Глава 8. Осмотр сооружений и устройств и их ремонт.....	41
- Осмотр сооружений и устройств.....	41
- Ремонт сооружений и устройств.....	41
Подвижной состав и специальный подвижной состав	
Глава 9. Общие требования.....	44
Глава 10. Колесные пары.....	47
Глава 11. Тормозное оборудование и автосцепное устройство.....	48
Глава 12. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава, в том числе специального самоходного подвижного состава.....	50
Глава 13. Технологический специальный подвижной состав.....	54
Организация движения поездов и маневровой работы	
Глава 14. Общие положения.....	55
Глава 15. Раздельные пункты.....	56
Глава 16. Организация технической работы станции.....	57
- Общие требования.....	57
- Эксплуатация стрелочных переводов.....	57
- Маневровая работа.....	60
- Формирование поездов.....	66
- Порядок включения тормозов в поездах.....	67
- Снаряжение поездов.....	69
- Обслуживание поездов.....	69
- Постановка локомотива в поезда.....	69
Глава 17. Движение поездов.....	71
- Общие требования.....	71
- Прием поездов.....	72
- Отправление поездов.....	74
- Средства сигнализации и связи при движении поездов.....	77
- Порядок движения поездов.....	79
- Порядок вождения поездов машинистами локомотивов и специального самоходного подвижного состава.....	81
- Порядок действия при вынужденной остановке поезда на перегоне.....	83
- Движение съёмных подвижных единиц.....	85

Термины, применяемые в правилах технической эксплуатации промышленного железнодорожного транспорта.....	86
---	----

транспорта Республики Узбекистан

СОГЛАСОВАНЫ:

Зам. НГИ

О.Х. Махкамов

ГИН

У.Н. Курбанов

ГИБ

П.З. Кулахметов

ГИТ

А.В. Проженко

ГИПП

Р.С. Закиров

ГИСС

А.К. Рахимжанов

ГИЮ

В.Н. Криволапов