



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

**ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**

**с изменениями и дополнениями
на 02 ноября 2012 года**

(Введены в действие с 1 декабря 2001 года
приказом ГИ «Узгосжелдорнадзор»
от 13 августа 2001 года № 36)

**Ташкент
2012 год**

РАЗДЕЛ 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Правила технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан устанавливают основные положения и порядок работы железной дороги, и работников железнодорожного транспорта, основные размеры, нормы содержания важнейших сооружений, устройств и подвижного состава и требования, предъявляемые к ним, систему организации движения поездов и принципы сигнализации, а также организацию движения скоростных и высокоскоростных пассажирских поездов в соответствии с Приложениями № 1 и №2 к настоящим Правилам.

(абзац первый дополнен в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 15 июля 2011 года № 150)

Настоящие Правила разработаны в соответствии с Законом Республики Узбекистан от 15 апреля 1999 года № 767-1¹ «О железнодорожном транспорте», Указом Президента Республики Узбекистан от 2 марта 2001 года № УП – 2815² «О мерах по демонополизации и акционированию железнодорожного транспорта» и иных правовых нормативных актов Республики Узбекистан.

Правила технической эксплуатации обязательны для всех подразделений и работников железнодорожного транспорта, а их выполнение обеспечивает слаженность всех звеньев железнодорожного транспорта, четкую и бесперебойную работу и безопасность движения.

Настоящие Правила могут быть изменены только приказом (указанием) начальника инспекции «Узгосжелдорнадзор».

По вопросам технической эксплуатации железных дорог «Узгосжелдорнадзор» разрабатывает и утверждает Правила Технической Эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан (ПТЭ) и другие нормативные документы общегосударственного значения - Инструкцию по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан (ИСИ) и Инструкцию по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан (ИДП), а Государственная акционерная железнодорожная компания «Узбекистон темир йуллари» (далее именуемая по тексту ГАЖК), министерства и ведомства - инструкции и указания, определяющие работу линейных предприятий и организаций.

Все инструкции и указания, относящиеся к технической эксплуатации, проектированию и строительству железных дорог, сооружений, устройств и подвижного состава, должны соответствовать требованиям настоящих Правил.

Порядок движения поездов на участках железной дороги, расположенных на территории сопредельных государств, осуществляется на основании межгосударственных соглашений.

Глава 1. Общие обязанности работников железнодорожного транспорта

1. Основными обязанностями работников железнодорожного транспорта являются удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов при безусловном обеспечении безопасности движения, сохранности перевозимых грузов, эффективное использование технических средств, соблюдение требований охраны

¹ Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан, 1999 г., № 5, ст. 118; Собрание законодательства Республики Узбекистан, 2006 г., № 14, ст. 113; 2011 г., № 36, ст. 364.

² Собрание Законодательства Республики Узбекистан, 2001 г., № 5, ст. 19.

окружающей среды.

2. Каждый работник, связанный с движением поездов, несет по кругу своих обязанностей личную ответственность за выполнение Правил технической эксплуатации и безопасность движения.

Ответственность за соблюдение Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта возлагается на руководителей соответствующих подразделений.

Нарушение Правил технической эксплуатации работниками железнодорожного транспорта влечет за собой ответственность в соответствии с действующим законодательством Республики Узбекистан.

3. Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу и принимать другие меры к их остановке в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения. При обнаружении неисправности сооружений или устройств, создающей угрозу безопасности движения или загрязнения окружающей природной среды, работник должен немедленно принимать меры к ограждению опасного места и устранению неисправности.

4. Работники железнодорожного транспорта должны обеспечить безопасность пассажиров, создавать им необходимые удобства, культурно обслужить на вокзалах, в поездах, быть вежливыми и предупредительными в обращении со всеми лицами, пользующимися услугами железнодорожного транспорта, и одновременно требовать от них выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил.

5. Работники железнодорожного транспорта должны быть опрятно одеты, содержать в порядке рабочее место и вверенные технические средства.

Работники, для которых установлены форма одежды и знаки различия, должны быть, в соответствии с Положением о дисциплине работников железнодорожного транспорта Государственно-акционерной железнодорожной компании, утвержденным постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 3 июля 1995 года №249 (приложение № 2)³, одеты по форме.

Каждый работник железнодорожного транспорта должен соблюдать правила и инструкции по охране труда, пожарной безопасности и производственной санитарии, установленные для выполняемой им работы. Ответственность за выполнение этих правил и инструкций возлагается на исполнителей и руководителей соответствующих подразделений.

6. Запрещается допускать на локомотивы, в кабины управления моторвагонными поездами, (автомотрисами) и другими подвижными единицами, к сигналам, стрелкам, аппаратам, механизмам и другим устройствам, связанным с обеспечением безопасности движения поездов, а также в помещения, откуда производится управление сигналами и такими устройствами, лиц, не имеющих права доступа к ним.

Управлять локомотивами, моторвагонными поездами, (автомотрисами, дрезинами) и другими подвижными единицами, сигналами, аппаратами, механизмами и другими устройствами, связанными с обеспечением безопасности движения поездов, а также переводить стрелки имеют право только уполномоченные на это работники во время исполнения ими служебных обязанностей.

Работники железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стажировку в качестве вторых лиц, могут допускаться к управлению локомотивами, моторвагонными поездами, (автомотрисами, дрезинами) и другими подвижными единицами, сигналами, стрелками, аппаратами, механизмами и другими устройствами,

³ **Собрание Постановлений Кабинета Министров Республики Узбекистан, 1995 г., № 7, ст. 165**

связанными с обеспечением безопасности движения поездов, только под наблюдением и под личную ответственность работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

7. Лица, поступающие на железнодорожный транспорт на работу, связанную с движением поездов, должны пройти профессиональное обучение, а локомотивные бригады, кроме того, профессиональный отбор, выдержать испытания и в последующем периодически проверяться в знании:

Правил технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан (ПТЭ)⁴;
Инструкции по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан (ИСИ)⁵;

Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан (ИДП)⁶;

должностных инструкций и других документов, устанавливающих обязанности работников;

правил и инструкций по охране труда, санитарных правил и норм;

Положения о дисциплине работников железнодорожного транспорта Республики Узбекистан.

Все остальные работники должны знать общие обязанности работников железнодорожного транспорта, предусмотренные настоящими Правилами, правила по охране труда, санитарные правила и нормы, должностные инструкции и другие документы, устанавливающие обязанности работников.

Работники железнодорожного транспорта, на которых в порядке уплотнения рабочего дня или совмещения профессий возлагается выполнение дополнительных обязанностей, связанных с движением поездов, должны допускаться к этой работе только после испытания их в знании соответствующих правил и инструкций.

Перечень должностей и профессий, для занятия которых работники подлежат испытаниям, предусмотренным в настоящем пункте, объем знаний для каждой должности (профессии), порядок проведения испытаний при приеме на работу и периодических - устанавливается приказом председателя правления ГАЖК, а для должностей входящих в номенклатуру председателя правления ГАЖК – согласовывает «Узгосжелдорнадзор».

8. Лица, поступающие на железнодорожный транспорт на должности, связанные с движением поездов, должны пройти медицинское освидетельствование для определения годности их к выполнению соответствующей работы. В дальнейшем периодическое медицинское освидетельствование этих работников должно производиться в соответствии с порядком, установленным председателем правления ГАЖК и руководителями соответствующих министерств, ведомств и предприятий.

Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей и профессий, непосредственно связанных с движением поездов: машинистов локомотивов, моторвагонных поездов, автомотрис, грузоподъемных кранов на железнодорожном ходу и их помощников, кочегаров паровозов, водителей дрезин и их помощников, диспетчеров, дежурных по станциям, паркам и горкам, операторов сортировочных горок, операторов при дежурных по станциям, кондукторов поездов, работников составительских бригад,

⁴ Признаны не нуждающимися в государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Республики Узбекистан от 27.08.2001 г., № 20-15-205/11).

⁵ Признана не нуждающейся в Государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Республики Узбекистан от 09.11.2001 г. № 20-15-273/20);

⁶ Признана не нуждающейся в Государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Республики Узбекистан от 13.11.2001 г. № 20-15-279/20).

регулирующих скоростей движения вагонов, сигналистов, операторов поста централизации, дежурных стрелочного поста, дорожных, мостовых и тоннельных мастеров, бригадиров пути, обходчиков, монтеров пути (третьего разряда и выше), дежурных по переездам, электромехаников и электромонтеров по обслуживанию устройств СЦБ и сортировочных горок, осмотрщиков-ремонтников вагонов, осмотрщиков вагонов, начальников (механиков-бригадиров) пассажирских поездов, проводников вагонов, мастеров и рабочих на безотцепочном ремонте вагонов, операторов пунктов технического обслуживания вагонов, поездных электромехаников, мастеров и электромехаников дистанций электроснабжения, механиков рефрижераторных поездов и секций, наладчиков дефектоскопных и путеизмерительных вагонов, машинистов путевых машин и механизмов, операторов дефектоскопных тележек, операторов по путевым измерениям и их помощников.

9. Работники железнодорожного транспорта должны сохранять вверенное имущество железных дорог и перевозимые грузы.

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

РАЗДЕЛ 2. СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА

Глава 2. Общие положения. Габарит

11. Сооружения и устройства железных дорог должны содержаться в исправном состоянии.

Предупреждение появления неисправностей и обеспечение длительных сроков службы сооружений и устройств железной дороги должны быть главным в работе лиц, ответственных за их содержание.

Ответственность за состояние сооружений и устройств несут работники, непосредственно их обслуживающие, и руководители предприятий, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

Указанные работники в соответствии с должностными обязанностями каждый на своем участке должны знать правила эксплуатации и состояние сооружений и устройств, систематически проверять их и обеспечивать высокое качество содержания, технического обслуживания и ремонта с соблюдением метрологических правил, норм и требований стандартов для сооружений и устройств железнодорожного транспорта.

12. Сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны соответствовать утвержденной проектной документации и техническим условиям. На основные сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны быть технические паспорта, содержащие важнейшие технические и эксплуатационные характеристики. Устройства, механизмы и оборудование, поставляемые железнодорожному транспорту Республики Узбекистан, подлежат в соответствии с законодательством Республики Узбекистан обязательной сертификации.

Сооружения и устройства железных дорог должны соответствовать требованиям, обеспечивающим пропуск поездов с наибольшими установленными скоростями: пассажирских - 140 км/ч, рефрижераторных и грузовых - 90 км/ч. По

конкретным участкам железных дорог Республики Узбекистан в соответствии с перечнем, утверждаемым председателем правления ГАЖК устанавливаются дифференцированные скорости.

(абзац второй пункта 12 изменен в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 15 июля 2011 года № 150)

Внесение изменений в конструкции сооружений и устройств допускается только с разрешения должностных лиц, имеющих право утверждать проектную документацию на эти сооружения и устройства.

Классификация, сроки периодических ремонтов и нормы содержания основных сооружений и устройств устанавливаются соответствующими приказами и указаниями председателя правления ГАЖК, министерств и ведомств Республики Узбекистан.

Указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию, ремонту и содержанию сооружений и устройств утверждаются управлением путевого хозяйства, центром сигнализации и связи, центром электроснабжения, управлением по эксплуатации локомотивов и ремонтно-эксплуатационными предприятиями, согласовывается «Узгосжелдорнадзором».

13. Вновь построенные и реконструированные линии, сооружения, устройства и здания должны быть приняты в постоянную эксплуатацию приемочными комиссиями в соответствии с Правилами приемки в эксплуатацию законченных строительством объектов железнодорожного транспорта при участии «Узгосжелдорнадзора».

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

14. Сооружения и устройства общей сети железных дорог и подъездных путей от станции примыкания до территории промышленных и транспортных предприятий, должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений С, установленного Государственным стандартом Республики Узбекистан.

Сооружения и устройства, находящиеся на территории и между территориями заводов, фабрик, мастерских, депо, речных и морских портов, шахт, грузовых районов, баз, складов, карьеров, электростанций и других промышленных и транспортных предприятий должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений Сп, установленного так же Государственным стандартом Республики Узбекистан.

Габариты С и Сп должны соблюдаться при проектировании, строительстве, реконструкции железных дорог, подъездных путей, сооружений и устройств на них, при электрификации и строительстве вторых путей, а также у всех эксплуатируемых сооружений, ранее приведенных к указанным габаритам. Особенности применения габаритов С и Сп при новом строительстве и реконструкции железных дорог, сооружений и устройств, требования к существующим сооружениям и устройствам, построенным по старым нормам и не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, порядок проверки габаритов сооружений и устройств и устранения негабаритных мест предусматриваются Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

При планировании переустройства существующих сооружений и устройств, не отвечающих требованиям габаритов С и Сп, в первую очередь должны учитываться объекты, не обеспечивающие пропуск перспективного подвижного состава габаритов Тпр и Тц, а также грузов, погруженных по зональному габариту.

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

15. Расстояние между осями путей на перегонах двухпутных линий на прямых участках должно быть не менее 4100 мм.

На трехпутных и четырехпутных линиях расстояние между осями второго и третьего путей на прямых участках должно быть не менее 5000 мм.

Расстояние между осями смежных путей на станциях на прямых участках должно быть не менее 4800 мм, на второстепенных путях и путях грузовых районов - не менее 4500 мм. При расположении главных путей на станциях крайними с разрешения председателя правления ГАЖК допускается расстояние между ними 4100 мм.

Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, может быть допущено 3600 мм.

Горизонтальные расстояния на кривых участках между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях устанавливаются Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

16. Погруженный на открытом подвижном составе груз (с учетом упаковки и крепления) должен размещаться в пределах установленных габаритов погрузки.

Грузы, которые не могут быть размещены на открытом подвижном составе в пределах габаритов погрузки, перевозятся в пределах республики в соответствии с порядком, установленным ГАЖК.

Для проверки правильности размещения грузов в пределах указанного габарита в местах массовой погрузки (на подъездных путях, на станциях перегрузки) 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, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 1200 мм должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 2,0 м, а при большой высоте - не ближе 2,5 м.

Глава 3. Сооружения и устройства путевого хозяйства

17. Все элементы железнодорожного пути (земляное полотно, верхнее строение и искусственные сооружения) по прочности, устойчивости и состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке.

18. Размещение и техническое оснащение дистанций пути, путевых машинных станций и других предприятий путевого хозяйства должны обеспечивать выполнение необходимых работ по содержанию и ремонту железнодорожного пути, сооружений и устройств для выполнения заданных размеров движения поездов с установленными скоростями.

19. Требования к конструкциям сооружений и устройств, порядок их содержания и эксплуатации, не перечисленные в настоящих Правилах, устанавливаются соответствующими структурными подразделениями ГАЖК.

План и профиль пути

20. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов должен соответствовать утвержденному плану и профилю линии.

21. Станции, разъезды и обгонные пункты, как правило, должны располагаться на горизонтальной площадке: в отдельных случаях допускается расположение их на уклонах,

не превышающих 0,0015, в трудных условиях допускается увеличение уклонов, но, как правило, не более чем до 0,0025.

В особо трудных условиях на разъездах и обгонных пунктах всех типов, а с разрешения «Узгосжелдорнадзора» и на промежуточных станциях продольного или полупродольного типов, на которых не предусматривается маневров и отцепки локомотива или вагонов от состава и разъединения соединенных поездов, допускаются уклоны более 0,0025 в пределах станционной площадки. Допускается также в особо трудных условиях по разрешению «Узгосжелдорнадзора» уклоны более 0,0025 при удлинении приемоотправочных путей на существующих станциях, при условии принятия мер против самопроизвольного ухода вагонов или составов (без локомотива), но не круче 0,010 в обоих случаях.

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

В необходимых случаях для предупреждения самопроизвольного выхода вагонов на другие пути должно предусматриваться устройство предохранительных тупиков, охранных стрелок, сбрасывающих башмаков или стрелок, а также применение стационарных устройств для закрепления вагонов.

Во всех случаях расположения станций, разъездов и обгонных пунктов на уклонах должны быть обеспечены условия трогания с места поездов установленной весовой нормы и условия удержания поездов вспомогательными тормозами локомотивов.

22. Станции, разъезды и обгонные пункты, а также отдельные парки и вытяжные пути должны располагаться на прямых участках. В трудных условиях допускается размещение их на кривых радиусом не менее 1500 м. В особо трудных условиях допускается уменьшение радиуса кривой до 600 м, а в горных условиях - до 500 м.

23. План и профиль главных и станционных путей, а также подъездных путей, принадлежащих железной дороге, должны подвергаться периодической инструментальной проверке.

Организация работ по инструментальной проверке плана и профиля путей, изготовлению соответствующей технической документации, а также составлению масштабных и схематических планов станций возлагается на управление путевого хозяйства ГАЖК с привлечением для выполнения для этих работ проектных институтов, проектно-изыскательских и проектно-сметных групп.

Дистанции пути должны иметь:

чертежи и описания всех имеющихся на дистанции сооружений и устройств путевого хозяйства, а также соответствующие стандарты и нормы;

масштабные и схематические планы станций, продольные профили всех главных и станционных путей, сортировочных горок, а также подъездных путей, где обращаются локомотивы ГАЖК.

Продольные профили сортировочных горок, подгорочных и вытяжных путей на сортировочных, участковых и грузовых станциях проверяются не реже одного раза в три года, на остальном протяжении станционных путей профиль проверяется не реже одного раза в 10 лет. Продольный профиль главных путей на перегонах проверяется в период проведения капитального и среднего ремонта путей. По результатам проверок устанавливаются конкретные сроки производства работ по выправке профилей. Участки, на которых производится реконструкция пути и другие работы, вызывающие изменения

плана и профиля, проверяются исполнителями работ после их окончания с представлением соответствующих документации в дистанцию пути, а на станциях и начальнику станции.

При возведении на территории станции новых объектов, расширении или переносе существующих любая организация, выполняющая такие работы, должна незамедлительно передавать начальнику дистанции пути и начальнику станции исполнительную документацию, определяющую привязку объекта к существующему развитию станции.

Земляное полотно, верхнее строение пути и искусственные сооружения

24. Ширина земляного полотна поверху на прямых участках пути должна соответствовать верхнему строению пути. На существующих линиях до их реконструкции допускается ширина земляного полотна 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. Минимальная ширина обочины земляного полотна должна быть 0,4 м с каждой стороны пути.

На кривых участках радиусом менее 2000 м земляное полотно уширяется по установленным нормам.

Для вновь строящихся железнодорожных линий и вторых путей ширина земляного полотна поверху должна соответствовать требованиям строительных норм и правил действующих в Республике Узбекистан.

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

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

при радиусе от 349 до 300 м	- 1530 мм
в т.ч. на железобетонных шпалах	- 1520 мм
при радиусе 299 м и менее	- 1535 мм

На участках железнодорожных линий и путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается на прямых и кривых участках пути радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи - 1524 мм. При этом, на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 650 до 450 м	- 1530 мм
при радиусе от 449 до 350 м	- 1535 мм
при радиусе от 349 и менее	- 1540 мм

Величины отклонений от номинальных размеров ширины колеи, не требующие устранения, на прямых и кривых участках пути не должны превышать по сужению - 4 мм, по уширению + 8 мм, а на участках, где установлены скорости движения 50 км/ч и менее по сужению - 4 мм, а по уширению + 10 мм.

Порядок устранения отклонений, превышающих указанные значения, устанавливаются порядком установленным ГАЖК.

Ширина колеи менее 1512 и более 1548 мм не допускается.

Порядок эксплуатации бесстыкового пути на железобетонных шпалах, уложенного до 1996 г., устанавливается управлением путевого хозяйства ГАЖК.

26. Верх головок рельсов обеих нитей пути должен быть в одном уровне. Разрешается на прямых участках пути содержать одну рельсовую нить на 6 мм выше другой в соответствии с нормами, установленными соответствующей инструкцией управлением путевого хозяйства ГАЖК.

Возвышение наружной нити на кривых участках пути в зависимости от радиуса кривой и скоростей движения по ней устанавливается приказом председателя правления ГАЖК в соответствии с инструкцией ГАЖК.

Возвышение наружной рельсовой нити не должно превышать 150 мм. В необходимых случаях на кривых участках главного пути, максимальное возвышение наружной рельсовой нити может допускаться с разрешения ГАЖК и более 150 мм.

Величины допускаемых отклонений в уровне расположения рельсовых нитей от установленных норм на прямых и кривых участках пути устанавливаются управлением путевого хозяйства ГАЖК.

27. Перечень особо крупных и ответственных искусственных сооружений и порядок надзора за ними, а также порядок надзора за деформирующимися в сложных инженерно-геологических условиях участками земляного полотна устанавливаются председателем правления ГАЖК.

Мосты и тоннели по перечню, утвержденному председателем правления ГАЖК, ограждаются контрольно-габаритными устройствами, оборудуются оповестительной сигнализацией и заградительными светофорами.

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

Все мосты классифицируются по грузоподъемности на основании действующих расчетных норм и соответствующих инструкций ГАЖК.

28. Для контроля за состоянием пути и сооружений на дорогах должны применяться путеизмерительные вагоны, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габаритно-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательно-водолазные станции.

Периодичность проверки главных путей путеизмерительными вагонами устанавливается соответствующей инструкцией ГАЖК, но не менее двух раз в месяц по маршруту следования пассажирских поездов со скоростями более 60 км/час.

Рельсы и стрелочные переводы

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

Нормы износа рельсов и стрелочных переводов устанавливаются отдельной инструкцией ГАЖК.

30. Стрелочные переводы должны иметь крестовины следующих марок:

на главных и приемо-отправочных пассажирских путях - не круче 1/11, а перекрестные переводы и одиночные, являющиеся продолжением перекрестных, - не круче 1/9; стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому пути перевода, могут иметь крестовины марки 1/9. Допускается отклонение пассажирских поездов на боковой путь по стрелочным переводам марки 1/9, если замена таких переводов на марку 1/11 вызывает переустройство стрелочных горловин, осуществить которое в данное время не представляется возможным;

на приемо-отправочных путях грузового движения - не круче 1/9, а симметричные - не круче 1/6;

на прочих путях - не круче 1/8, а симметричные - не круче 1/4,5.

Перед остриями всех противошерстных стрелочных переводов на главных путях

должны быть уложены отбойные брусья.

Укладка вновь стрелочных переводов в главные пути на кривых участках не допускается. В исключительных случаях такая укладка может производиться только с разрешения председателя правления ГАЖК.

Применение вновь перекрестных стрелочных переводов и глухих пересечений допускается только с разрешения председателя правления ГАЖК.

31. Запрещается эксплуатировать стрелочные переводы и глухие пересечения, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

разъединение стрелочных острияков и подвижных сердечников крестовины с тягами; отставание острияка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у острияка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки;

выкрашивание острияка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях выкрашивание длиной:

на главных путях 200 мм и более,

на приемо - отправочных путях 300 мм и более,

на прочих станционных путях 400 мм и более;

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

расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм;

расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм;

излом острияка или рамного рельса;

излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);

разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше.

Вертикальный износ рамных рельсов, острияков, усовиков и сердечников, крестовин и порядок эксплуатации их при превышении норм износа устанавливаются соответствующей инструкцией ГАЖК.

32. Рельсы на главных путях должны проверяться вагоном-дефектоскопом по графику, утвержденному начальником управления путевого хозяйства ГАЖК.

Рельсы и стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных путях проверяются дефектоскопными тележками по графику, утвержденному начальником дистанции пути. Порядок пропуска поездов по рельсам и элементам стрелочных переводов, имеющим опасные дефекты (остродефектные), до их замены устанавливается указанием председателя правления ГАЖК.

33. Укладка и снятие стрелочных переводов и глухих пересечений на станциях производятся по распоряжению председателя правления ГАЖК.

Вновь уложенные и переустроенные стрелочные переводы и глухие пересечения на станциях и стрелочные переводы на перегонах принимаются в эксплуатацию комиссией назначаемой начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК и, как правило, включаются в зависимость. Временно не включенные в зависимость стрелочные переводы могут быть приняты комиссией, но при этом начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК устанавливается порядок осмотра, закрепления острияков и проверка этих стрелок.

(абзац второй пункта 33 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

34. Контрольными стрелочными замками 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 разрядными грузами;

ведущие на пути, предназначенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов;

ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

ведущие на пути, выделенные для отстоя вагонов-дефектоскопов, путеизмерительных вагонов, путевых машин.

Стрелки и подвижные сердечники крестовин (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, подвижного сердечника крестовины к усовику.

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

Стрелки, включенные в электрическую централизацию, и стрелки подгорочных горловин сортировочных парков указателями не оборудуются.

36. Ремонт и текущее содержание стрелочных переводов и глухих пересечений, установка, ремонт и содержание стрелочных указателей, сбрасывающих остряков, башмакосбрасывателей, поворотных брусьев, шарнирно-коленчатых замыкателей производится дистанцией пути.

Ремонт и техническое обслуживание имеющихся средств СЦБ на этих устройствах производится дистанцией сигнализации и связи.

Пересечения, переезды и примыкания железных дорог

37. Пересечения железнодорожных путей другими железнодорожными путями, трамвайными, троллейбусными, автомобильными дорогами и городскими улицами должны осуществляться в соответствии с требованиями соответствующей инструкции ГАЖК.

Открытие на действующих переездах трамвайного и троллейбусного движения не допускается. Открытие на действующих переездах автобусного движения допускается в каждом отдельном случае с разрешения председателя правления ГАЖК.

Места пересечений железнодорожных путей автомобильными дорогами в одном уровне устанавливаются председателем правления ГАЖК, а проезда под искусственными сооружениями - начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац третий пункта 37 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

38. Проезд транспортных средств и самоходных машин, а также прогон скота через железнодорожные пути в не установленных местах запрещаются. Наблюдение за выполнением этих требований возлагается на работников дистанций пути, а на станциях, на работников станции.

39. Переезды в зависимости от интенсивности движения железнодорожного и автомобильного транспорта делятся на четыре категории. Установление категорийности, порядок содержания и обслуживания переездов определяются соответствующей инструкцией ГАЖК.

Все переезды I и II категорий, а также III и IV категорий, расположенные на участках, оборудованных продольными линиями электроснабжения, или имеющие вблизи другие постоянные источники электроснабжения, должны иметь электрическое освещение, а в необходимых случаях оборудоваться прожекторными установками для осмотра проходящих поездов.

Бесперебойное электроснабжение и наружное освещение переездов обеспечиваются дистанциями электроснабжения.

40. Переезды подразделяются на регулируемые и нерегулируемые.

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

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

Железнодорожные переезды, обслуживаемые дежурным работником, должны иметь радиосвязь с машинистами поездных локомотивов и специального подвижного состава, прямую телефонную связь с ближайшей станцией или постом, а на участках оборудованных диспетчерской централизацией – с поездным диспетчером.

Исправное содержание и работа переездной сигнализации, автоматических шлагбаумов, телефонной связи и радиосвязи обеспечиваются дистанциями сигнализации и связи.

41. Переезды должны иметь типовой настил и подъезды, огражденные столбиками или перилами. На подходах к переездам должны быть предупредительные знаки: со стороны подхода поездов - сигнальный знак "С" о подаче свистка, а со стороны автомобильной дороги знаки, предусмотренные в инструкции ГАЖК в соответствии с правилами дорожного движения. Перед переездом, не обслуживаемым дежурным работником, с неудовлетворительной видимостью со стороны подхода поездов должен устанавливаться дополнительный сигнальный знак "С". Порядок установки сигнальных знаков "С" определяется начальником управления путевого хозяйства ГАЖК.

42. Движение по переезду крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов допускается в каждом отдельном случае лишь с разрешения начальника дистанции пути и производится под наблюдением дорожного мастера или бригадира пути, а на электрифицированных участках при высоте перевозимого груза более 4,5 м - и в присутствии представителя дистанции электроснабжения.

43. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и транспортных средств на переезде, своевременно открывать и закрывать шлагбаум и подавать установленные сигналы, наблюдать за состоянием проходящих поездов. В случае обнаружения неисправности, угрожающей безопасности движения, он обязан принять меры к остановке поезда, а если отсутствует сигнал, обозначающий хвост поезда, - доложить об этом дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездному диспетчеру.

44. Пересечения железных дорог линиями электропередачи и связи, нефтепродуктопроводами, водопроводами и другими наземными и подземными устройствами могут быть допущены лишь с разрешения председателя правления ГАЖК. На таких пересечениях должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства или осуществлены меры, обеспечивающие безопасность и бесперебойность движения поездов. Проекты таких устройств должны быть согласованы председателем правления ГАЖК.

45. Примыкание вновь строящихся линий и подъездных путей к главным путям на

перегонах может быть допущено в исключительных случаях с разрешения председателя правления ГАЖК.

Временная укладка и снятие стрелочных переводов на перегонах в связи со строительством вторых путей, производством работ по реконструкции и капитальному ремонту сооружений и устройств, строительством новых отдельных пунктов и т.п. осуществляются в каждом отдельном случае с разрешения председателя правления ГАЖК.

При переводе на консервацию или при закрытии отдельного пункта решение о сохранении на перегоне примыкания железнодорожного подъездного пути принимает председатель правления ГАЖК, с установлением порядка обслуживания технических средств и обеспечения безопасности движения поездов.

46. Пересечение линий в одном уровне, а также примыкания линий, подъездных и соединительных путей к главным путям на перегонах и станциях должны иметь предохранительные тупики или охранные стрелки.

Примыкания подъездных и соединительных путей к приемо-отправочным и прочим станционным путям для предотвращения самопроизвольного выхода подвижного состава на станцию или перегон должны иметь предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки или стрелки.

Полезная длина предохранительных тупиков должна быть не менее 50 м.

На перегонах, имеющих затяжные спуски, а также на станциях, ограничивающих такие перегоны, при необходимости строятся улавливающие тупики по проектам, утвержденным председателем правления ГАЖК.

47. Стрелочные переводы, укладываемые на перегонах двухпутных линий, должны быть пошерстными для поездов, следующих по правильному пути.

В исключительных случаях при трудных подходах примыкающих путей с разрешения председателя правления ГАЖК может допускаться укладка противощерстных стрелочных переводов.

48. Устройство сплетений главных, приемо-отправочных и прочих станционных путей с образованием трех- или четырехниточного пути может допускаться лишь с разрешения председателя правления ГАЖК.

Путевые и сигнальные знаки

49. У главных путей устанавливаются сигнальные, путевые знаки.

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

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

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 выемках (кроме скальных) и на выходах из них путевые и сигнальные знаки устанавливаются за пределами кюветов и лотков с полевой стороны. В сильно заносимых выемках и на выходах из них (в пределах 100 м) указанные знаки устанавливаются на расстоянии 5700 мм от оси крайнего пути.

Перечень таких выемок устанавливается председателем правления ГАЖК. На электрифицированных участках сигнальные и путевые знаки могут устанавливаться на опорах контактной сети, кроме тех опор, на которых установлены светофорные головки,

комплектные трансформаторные подстанции, разъединители и разрядники контактной сети.

Предельные столбики устанавливаются посередине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 4100 мм. На существующих станционных путях, по которым не обращается подвижной состав, построенный по габариту Т, разрешается сохранить расстояние 3810 мм. На перегрузочных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3600 мм.

На кривых участках пути эти расстояния должны быть увеличены в соответствии с нормами, установленными Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

Сигнальные, путевые и особые знаки должны быть утверждены инструкцией по сигнализации типа.

Глава 4. Сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйств, водоснабжения и канализации. Восстановительные средства.

50. 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, эффективное использование локомотивов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов и безопасные условия труда.

51. Размещения и техническое оснащение вагонных депо и участков, пунктов технического обслуживания вагонов, промывочно-пропарочных станций и других сооружений и устройств вагонного хозяйства должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, качественный ремонт и техническое обслуживание, рациональное использование материальных ресурсов, безопасные условия труда.

Ремонтно-экипировочные депо и пассажирские технические станции должны иметь необходимую технологическую оснастку для качественной подготовки пассажирских вагонов в рейс.

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

Канализационные сооружения должны обеспечивать очистку сточных вод железнодорожных предприятий и жилых поселков в соответствии с санитарными нормами.

53. В пунктах, установленных председателем правления ГАЖК должны быть в постоянной готовности:

восстановительные поезда для восстановления нормального движения и ликвидации последствий столкновений и схода с рельсов подвижного состава, специальные автотрисы, дрезины и автомобили для восстановления пути и устройств электроснабжения, вагоны и автомобили ремонтно-восстановительных летучек связи, аварийно-полевые команды;

пожарные поезда и пожарные команды для предупреждения и тушения пожаров.

Запрещается занимать подвижным составом пути постоянной стоянки восстановительных и пожарных поездов, автотрис и дрезин, предназначенных для

ведения восстановительных работ.

Глава 5. Сооружения и устройства станционного хозяйства

54. Путьевое развитие и техническое оснащение станций должны обеспечивать установленные размеры движения поездов, выполнение норм времени на операции по приему и отправлению поездов, погрузке, выгрузке грузов и багажа, обработке составов и вагонов, эффективное использование технических средств, безопасность движения поездов и безопасные условия труда.

Здания, платформы и другие сооружения и устройства для обслуживания пассажиров должны иметь архитектурно-художественный облик, обеспечивать удобное и безопасное выполнение операций, связанных с перевозками пассажиров. Для прохода на пассажирские платформы в необходимых случаях должны быть пешеходные тоннели или мосты.

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

Пассажирские станции оборудуются автоматизированной системой резервирования мест и продажи билетов, системой билетопечатающих машин и автоматов, камерами хранения самообслуживания, автоматическими указателями отправления поездов, справочными установками.

Пассажирские остановочные пункты на перегонах должны иметь пассажирские платформы с навесами или павильонами, а в зависимости от количества обслуживаемых пассажиров - билетные кассы.

Грузовые и холодильные устройства должны обеспечивать сохранность грузов и удобное выполнение грузовых операций.

55. В служебных зданиях и помещениях, предназначенных для работников, связанных с движением поездов (дежурных по станциям, маневровых диспетчеров, работников дистанции сигнализации и связи и др.), должны быть обеспечены необходимые условия для работы.

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

(абзац второй пункта 55 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Помещения для работников, обслуживающих пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей должны иметь удобный доступ для выполнения операций. Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, запрещается занимать для других целей.

56. Пассажирские и грузовые платформы, расположенные на линиях со смешанным движением пассажирских и грузовых поездов, должны в прямых участках соответствовать следующим нормам по высоте и расстоянию от оси пути:

1100 мм - от уровня верха головок рельсов, для высоких платформ;

200 мм - от уровня верха головок рельсов, для низких платформ;

1920 мм - от оси пути для высоких платформ;

1745 мм - от оси пути для низких платформ.

В кривых участках эти расстояния определяются по нормам, установленным Инструкцией по применению габаритов приближения строений.

В процессе эксплуатации допускаются изменения размеров в следующих пределах: по высоте до 20 мм в сторону увеличения и до 50 мм в сторону уменьшения; по расстоянию от оси пути до 30 мм в сторону увеличения и до 25 мм в сторону уменьшения.

Высота пассажирских и грузовых платформ более установленной величины и расстояние от оси пути менее установленного размера допускаются Инструкцией по применению габаритов приближения строений в зависимости от назначения путей, у которых они расположены, от типа обращающегося подвижного состава и скорости движения.

Вновь строящиеся и переустройстваемые высокие платформы на станциях и перегонах должны иметь конструкцию, позволяющую производить механизированный ремонт пути и механизированную уборку платформы, а на станциях, кроме того, двусторонний осмотр и ремонт ходовых частей вагонов и локомотивов.

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

57. Станционные посты, с которых непосредственно осуществляется управление стрелками и сигналами, должны располагаться так, чтобы были хорошо видны соответствующие стрелки и пути.

Исключение может быть допущено для постов электрической централизации (кроме горочных постов) в зависимости от местных условий станций.

58. Помещения станционных постов централизации и стрелочных постов должны иметь необходимые сигнальные приборы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным председателем правления ГАЖК. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы наружными вызывными устройствами телефонной связи.

59. Сортировочные горки должны быть оборудованы сигнализацией, радиосвязью и устройствами двусторонней связи для переговоров и передачи машинистам горочных локомотивов, составительским бригадам и другим работникам необходимых указаний.

Сортировочные горки в зависимости от объема работы оборудуются устройствами механизации и автоматизации роспуска вагонов, горочной централизацией стрелок, горочной автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами для передачи и пересылки необходимых документов. Все стрелки, включаемые в горочную централизацию оборудуются устройствами механизированной очистки или снеготаяния.

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

60. Все сортировочные станции, а также пассажирские, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы должны быть оборудованы диспетчерской внутристанционной связью, маневровой и другими видами станционной радиосвязи и устройствами двусторонней парковой связи для передачи указаний о маневровых передвижениях, а также для переговоров маневровых диспетчеров, дежурных по станциям, составителей поездов, машинистов локомотивов, работников станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания, пунктов коммерческого осмотра, грузовых районов и контейнерных площадок и работников пути обслуживающих путевые и снегоочистительные машины, по вопросам организации маневровой работы, технического обслуживания и ремонта вагонов в поездах.

Сортировочные, участковые и грузовые станции в зависимости от объема работы, кроме того, оборудуются автоматизированными системами управления, средствами связи

с информационно-вычислительной сетью ГАЖК, устройствами для приема и транспортировки перевозочных документов и централизованного ограждения осматриваемых и ремонтируемых составов, а вокзалы станций - устройствами связи для информации пассажиров.

61. На станциях должны освещаться сооружения для обслуживания пассажиров, пути и парки приема и отправления поездов, производства погрузочно-выгрузочной и маневровой работы, экипировки, технического обслуживания и ремонта подвижного состава, территории грузовых районов, контейнерные площадки, сортировочные площадки, сортировочные платформы, вагонные весы, а также, где работники встречают поезда, стрелочные горловины, склады, переезды, а при необходимости и другие пути и пункты.

Освещение должно соответствовать нормам, установленным председателем правления ГАЖК и обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала и охрану грузов.

На промежуточных станциях с небольшим объемом грузовой работы должны быть устройства посекционного выключения наружного освещения погрузочно-выгрузочных и прочих станционных путей в то время, когда грузовая и маневровая работа на этих путях не производится.

На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться места посадки пассажиров в вагоны и высадки из вагонов и помещения для пассажиров.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

Глава 6. Сооружения и устройства сигнализации, связи и вычислительной техники

Сигналы

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

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

Проезд закрытого светофора не допускается.

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

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

зеленый, разрешающий движение с установленной скоростью;

желтый, разрешающий движение и требующий уменьшения скорости; красный, требующий остановки.

В сигнализации при маневровой работе применяются, кроме того, следующие

цвета:

лунно-белый - разрешающий маневры;
синий - запрещающий маневры.

Запрещается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней красного, желтого и зеленого цветов, мешающих восприятию сигналов и искажающих сигнальные показания.

64. На железнодорожном транспорте, учитывая его международное значение, применяются только сигналы, утвержденные начальником «Узгосжелдорнадзора». Сигнальные приборы должны быть утвержденного «Узгосжелдорнадзором» типа. Цвет сигнальных стекол и линз должен соответствовать установленным стандартам.

На железных дорогах в качестве постоянных сигнальных приборов применяются светофоры.

На участках, где впредь до замены на светофоры сохраняются семафоры, порядок их применения устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

65. Красные, желтые и зеленые сигнальные огни светофоров входных, предупредительных, проходных, заградительных и прикрытия на прямых участках пути должны быть днем и ночью отчетливо различимы из кабины управления локомотива приближающегося поезда на расстоянии не менее 1000 м.

На кривых участках пути показания этих светофоров, а также сигнальных полос на светофорах должны быть отчетливо различимы на расстоянии не менее 400 м. В сильно пересеченной местности (горы, глубокие выемки) допускается видимость перечисленных сигналов на расстоянии менее 400 м, но не менее 200 м.

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

66. Перед всеми входными и проходными светофорами прикрытия должны устанавливаться предупредительные светофоры. На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, предупредительные светофоры перед входными светофорами могут не устанавливаться.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, расстояние между смежными светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при полном служебном торможении и максимальной скорости, но не более 120 км/ч для пассажирских поездов и 80 км/ч для грузовых поездов, и, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда. При этом на участках, где видимость сигналов менее 400 м, а также на линиях, вновь оборудуемых автоблокировкой, указанное расстояние, кроме того, должно быть не менее 1000 м.

На линиях, ранее оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, отдельные светофоры могут быть оставлены с разрешения председателя правления ГАЖК на расстоянии менее необходимого тормозного пути. На таком светофоре, а также на предупредительном к нему должны устанавливаться световые указатели. На станциях световые указатели применяются, когда расстояние между смежными светофорами (входными, маршрутными, выходными) главного пути менее необходимого тормозного

пути.

Линии с особо интенсивным движением пригородных поездов, где требуются иметь блок-участки короче минимальной длины, установленной сигнализации, оборудуются автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией.

На линиях, оборудованных автоблокировкой с трехзначной сигнализацией, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 120 км/ч или грузовые поезда со скоростью более 80 км/ч, движение их с установленной максимальной скоростью разрешается при зеленом огне локомотивного светофора, если обеспечивается остановка поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый.

На участках с полуавтоматической блокировкой расстояние между входным, маршрутным, выходным светофорами должно быть не менее тормозного пути, определенного для места при полном служебном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации это расстояние, кроме того, должно быть не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда.

На участках, не оборудованных автоблокировкой, предупредительные светофоры устанавливаются от основных светофоров на расстоянии не менее тормозного пути определенного для данного места при экстренном торможении и максимальной реализуемой скорости, а при наличии на участках приближения путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации - на расстоянии не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда при максимальной реализуемой скорости.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств автоматической локомотивной сигнализации и автостопа на тормозную систему поезда при максимальной реализуемой скорости.

67. Светофоры устанавливаются с правой стороны по направлению движения или над осью ограждаемого ими пути.

Заградительные светофоры и предупредительные к ним, устанавливаемые на перегонах перед переездами для поездов, следующих по неправильному пути, могут располагаться и с левой стороны по направлению движения.

Светофоры должны устанавливаться так, чтобы подаваемые ими сигналы нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к смежным путям.

В случаях отсутствия габарита для установки светофоров с правой стороны с разрешения председателя правления ГАЖК допускается располагать с левой стороны:

входные и предупредительные к ним светофоры, устанавливаемые для приема на станцию поездов, следующих по неправильному пути, а также подталкивающих локомотивов и хозяйственных поездов, возвращающихся с перегона по неправильному пути;

входные и проходные светофоры, устанавливаемые временно на период строительства вторых путей.

С разрешения председателя правления ГАЖК на отдельных станциях допускается установка с левой стороны горочных светофоров, где это вызывается условиями

технологии маневровой работы.

68. Светофоры применяются, как правило, с нормально горящими сигнальными огнями.

На линиях с автоблокировкой допускается применение не горящих сигнальных огней на проходных светофорах, зажигающихся при вступлении поезда на блок-участок перед ними.

69. При возникновении неисправности устройств светофоры должны автоматически принимать запрещающее показание, а предупредительные светофоры - показание, соответствующему показанию связанных с ними основных светофоров.

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

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

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

Нормальное показание светофоров прикрытия устанавливается председателем правления ГАЖК.

71. Входные светофоры должны быть установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от острьяка противощерстного или предельного столбика пошерстного стрелочного перевода.

Входные светофоры, ранее установленные на расстоянии менее 50 м, но не ближе 15 м от стрелочного перевода, могут не переставляться.

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

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

На станциях при отправлении поездов с путей, не имеющих достаточной длины, когда голова поезда находится за выходным светофором, разрешается на обратной стороне его устанавливать повторительную головку светофора. Перечень станций, на которых необходимо устанавливать повторительную головку на выходных светофорах, и порядок применения сигналов в таких случаях устанавливаются председателем правления ГАЖК.

Допускается установка групповых выходных и маршрутных светофоров для группы путей, кроме тех, по которым производится безостановочный пропуск поездов. Групповые выходные и маршрутные светофоры должны дополняться маршрутными указателями, показывающими номер пути, с которого разрешается отправление поезда.

73. Проходные светофоры автоматической блокировки устанавливаются на границах между блок-участками, а проходные светофоры полуавтоматической блокировки - на границах между межпостовыми перегонами.

На участках, где автоматическая локомотивная сигнализация применяется как самостоятельное средство сигнализации и связи, на границах блок-участков устанавливаются сигнальные знаки «Граница блок-участка».

На двухпутных перегонах при движении по неправильному пути по сигналам локомотивного светофора границей блок-участка является светофор автоблокировки, установленный для движения по правильному пути.

74. На станциях стрелки, входящие в маршруты приема и отправления поездов, должны иметь взаимозависимость с входными, выходными и маршрутными светофорами.

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

76. Пересечения в одном уровне и сплетения линий, а также разводные мосты должны ограждаться светофорами прикрытия, установленными с обеих сторон на расстоянии не ближе 50 м соответственно от предельных столбиков или начала моста.

При пересечении в одном уровне и сплетениях линий светофоры прикрытия должны иметь такую взаимозависимость, при которой открытие одного из них было бы возможно только при запрещающих показаниях светофоров враждебных маршрутов.

На разводных мостах открытие светофоров прикрытия должно быть возможно только при наведенном положении моста.

77. На станциях, расположенных на участках с автоматической или полуавтоматической блокировкой, где предусматривается безостановочный пропуск поездов по главным и приемо-отправочным путям, на входных и маршрутных светофорах должна применяться сигнализация безостановочного пропуска поездов по этим путям.

78. Схемы расстановки светофоров, а также таблицы взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах на станциях утверждаются председателем правления ГАЖК.

79. Места установки постоянных сигналов определяются комиссией, назначаемой начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(пункт 79 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Путевая автоматическая и полуавтоматическая блокировка

80. Перегоны, как правило, должны быть оборудованы путевой блокировкой, а на отдельных участках - автоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при которой движение поездов на перегоне в обоих направлениях осуществляется по сигналам локомотивных светофоров.

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

82. 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.

На оборудованных автоблокировкой однопутных участках с двухпутными вставками, а также на двухпутных и многопутных перегонах грузонапряженных линий, где движение по показаниям автоблокировки осуществляется в одном направлении, могут предусматриваться устройства, позволяющие в противоположном направлении (по неправильному пути) обеспечивать движение по сигналам локомотивных светофоров. Эти устройства, в зависимости от применяемых технических решений, действуют постоянно

или включаются на период производства ремонтных, строительных и восстановительных работ.

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

84. На станциях, расположенных на участках, оборудованных путевой блокировкой, эти устройства должны иметь ключи-жезлы для хозяйственных поездов, а на станциях участков с полуавтоматической блокировкой, где применяется подталкивание поездов с возвращением подталкивающего локомотива, - ключи-жезлы и для них.

На однопутных линиях, оборудованных автоматической блокировкой, а также на двухпутных перегонах с двусторонней автоблокировкой по каждому пути, на станциях, где производится маневровая работа с выходом маневрирующего состава за границу станции, устройства автоматической блокировки дополняются связанными с ними маневровыми светофорами.

85. На станциях, расположенных на линиях, оборудованных автоматической и полуавтоматической блокировкой, должны быть устройства:

не допускающие открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;

обеспечивающие на аппарате управления контроль занятости путей и стрелок.

При полуавтоматической блокировке на станциях могут быть устройства, позволяющие:

выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршруте отправления из-за их неисправности;

повторное открытие закрывшегося выходного светофора, если поезд фактически его не проследовал;

обеспечивать автоматический контроль по прибытию поезда в полном составе.

86. Автоматическая блокировка должна дополняться автоматической локомотивной сигнализацией и устройствами диспетчерского контроля, а полуавтоматическая блокировка - автоматической локомотивной сигнализацией на участках приближения.

87. Устройства диспетчерского контроля за движением поездов на участках, оборудованных автоблокировкой, должны обеспечивать контроль установленного направления движения (на однопутных перегонах), занятости блок - участков, главных и приемо-отправочных путей на промежуточных станциях, показаний входных и выходных светофоров.

Вновь внедряемые системы диспетчерского контроля, кроме перечисленных в настоящем пункте требований, должны обеспечивать контроль технического состояния устройств СЦБ.

Электрическая централизация стрелок и сигналов

88. 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, при необходимости передачу стрелок на местное управление.

- 89.** Устройства электрической централизации не должны допускать:
 открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый путь;
 перевода стрелки под подвижным составом;
 открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;
 перевода входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут.
- 90.** Приводы и замыкатели централизованных стрелок должны:
 обеспечивать при крайних положениях стрелок плотное прилегание прижатого остряка к рамному рельсу и подвижного сердечника крестовины к усовику;
 не допускать замыкания остряков стрелки или подвижного сердечника крестовины при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом или подвижным сердечником и усовиком 4 мм и более;
 отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм.

Диспетчерская централизация

- 91.** Устройства диспетчерской централизации должны обеспечивать:
 управление из одного пункта стрелками и сигналами ряда станций и перегонов;
 контроль на аппарате управления за положением и 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, автоматической блокировке и автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.
- Новые системы диспетчерской централизации должны обеспечивать возможность изменения направления движения поездным диспетчером при ложной занятости блок - участков и контроль исправности работы переездной сигнализации.

Автоматическая локомотивная сигнализация и автостопы

- 92.** При автоматической локомотивной сигнализации локомотивные светофоры должны давать показания, соответствующие показаниям путевых светофоров, к которым приближается поезд.
- При движении только по показаниям локомотивных светофоров эти светофоры должны давать показания в зависимости от занятости или свободности впереди лежащих блок - участков.
- Локомотивные светофоры устанавливаются в кабине управления локомотива моторвагонного поезда, специального самоходного подвижного состава и дают сигнальные показания непосредственно машинисту и его помощнику или водителю дрезины и его помощнику.
- Автоматическая локомотивная сигнализация на локомотивах, моторвагонных поездах и специальном самоходном подвижном составе должна дополняться устройствами безопасности, обеспечивающими контроль: установленных скоростей движения, самопроизвольного ухода поезда и периодической проверки бдительности

машиниста. В случаях потери машинистом способности управления локомотивом, моторвагонным поездом, специальным самоходным подвижным составом, а дрезина – водителем дрезины указанные устройства должны обеспечивать автоматическую остановку поезда перед путевым светофором с запрещающим показанием.

На станциях, расположенных на участках, оборудованных автоматической или полуавтоматической локомотивной сигнализацией, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, главные пути, пути приема и отправления пассажирских поездов, а также приемо-отправочные пути для безостановочного пропуска поездов должны быть оборудованы путевыми устройствами автоматической сигнализации.

Отсутствие путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации для отдельных станций допускается только с разрешения председателя правления ГАЖК.

При полуавтоматической блокировке путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации оборудуются участки приближения и главные пути станций.

93. Автостопы должны автоматически останавливать поезд перед закрытым светофором.

Ключевая зависимость стрелок и сигналов

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

95. 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.

Станционная блокировка

96. 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 механизации и автоматизации сортировочных горок

97. 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, исключаящих 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 стрелок, 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.

Автоматическая переездная сигнализация и автоматические шлагбаумы

98. Автоматическая переездная сигнализация должна начинать подачу сигнала остановки в сторону автомобильной дороги, а автоматические шлагбаумы принимать закрытое положение за время, необходимое для заблаговременного освобождения переезда транспортными средствами до подхода поезда к переезду.

Автоматическая переездная сигнализация должна продолжать действовать, а автоматические шлагбаумы должны оставаться в закрытом положении до полного освобождения переезда поездом.

Автоматические системы оповещения о приближении поезда

99. Перегоны с автоблокировкой и станции с электрической централизацией стрелок должны оборудоваться автоматической системой оповещения работников, выполняющих работы на путях, о приближении поезда в соответствии с планами, утвержденными председателем правления ГАЖК.

Устройства автоматического выявления перегретых букс

100. Устройства автоматического выявления перегретых букс в проходящих поездах должны обеспечивать:

передачу машинисту локомотива и дежурному по впереди лежащей станции информации о наличии в поезде перегретой буксы;

регистрацию передаваемой информации на специальной ленте. Порядок размещения, эксплуатации и технического обслуживания указанных устройств

устанавливается ГАЖК.

Устройства для предупреждения самопроизвольного выхода подвижного состава на маршруты следования поездов

101. Устройства: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки или сбрасывающие стрелки должны соответствовать требованиям настоящих Правил по включению их в централизацию (для предохранительных тупиков – стрелка, ведущая в тупик), иметь контроль заграждающего положения и исключать самопроизвольный выход подвижного состава на другие пути и маршруты приема, следования и отправления поездов.

При необходимости места установки устройств сбрасывания (сбрасывающих башмаков или сбрасывающих стрелок) оборудуются указателями в соответствии с Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан.

Связь

102. На всех участках должна быть поездная диспетчерская, поездная межстанционная, постанционная, линейно-путевая, стрелочная связь.

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

Участки с кабельными линиями связи должны иметь служебную связь электромехаников СЦБ и связи и энергодиспетчерскую связь.

Кроме того, на дорогах должны быть магистральная, дорожная, дорожно-распорядительная, билетно-диспетчерская, вагонно-диспетчерская, информационно-вычислительная, местная и другие виды телефонной и телеграфной связи для руководства движением поездов, продажей билетов и работой линейных подразделений.

103. Все участки железных дорог должны быть оборудованы поездной радиосвязью.

Поездная радиосвязь должна обеспечивать надежную двустороннюю связь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава: с поездным диспетчером в пределах всего диспетчерского участка; с дежурными по станциям; ограничивающим перегон; с машинистами встречных и вслед идущих локомотивов, моторвагонных поездов, специального самоходного подвижного состава, находящихся на одном перегоне; с дежурными по переездам и депо; с руководителями ремонтных работ и сигнаристами; со стрелками военизированной (ведомственной) охраны в поездах и на объектах; с помощником машиниста при выходе его из кабины; с начальником (механиком – бригадиром) пассажирского поезда, с осмотрщиками – ремонтниками вагонов.

При увеличении протяженности перегонов свыше 15 км вследствие закрытия станций или отмены дежурств дежурными по станциям, впредь до введения новых систем поездной радиосвязи, разрешается обеспечивать радиосвязь машинистов поездных локомотивов, моторвагонных поездов и специального самоходного подвижного состава при следовании по перегону с дежурным по ближайшей станции при условии устойчивой радиосвязи с поездным диспетчером. Порядок взаимодействия при этом машинистов, поездного диспетчера и дежурных по станциям, обеспечивающий безопасность движения

поездов, и перечень таких перегонов устанавливаются председателем правления ГАЖК.

Новые системы поездной радиосвязи, внедряемые на участках железных дорог с интенсивным движением поездов и диспетчерской централизацией, должны обеспечивать надежную двустороннюю связь перечисленных в настоящем пункте работников, вне зависимости от протяженности перегонов.

Технические нормативы и правила пользования поездной радиосвязью устанавливаются председателем правления ГАЖК, а порядок, обеспечивающий безопасность движения при неисправности поездной радиосвязи предусматривается в инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан.

104. На станциях в зависимости от технологической потребности должны применяться станционная радиосвязь, устройства двусторонней парковой связи и связь для информации пассажиров.

Станционная радиосвязь должна обеспечивать двустороннюю связь в сетях: маневровой и горочной радиосвязи, радиосвязи станционных технологических центров, пунктов технического обслуживания вагонов и локомотивов, радиосвязи пунктов коммерческого осмотра вагонов, контейнерных площадок, бригад по обслуживанию и ремонту технических средств (СЦБ, связи, пути, контактной сети и др.), подразделений военизированной охраны.

Не допускается применение одинаковых радиочастот для разных маневровых районов в пределах одной станции. Для каждого маневрового района станции и обслуживающих его локомотивов выделяется отдельная радиочастота.

Устройства двусторонней парковой связи должны обеспечивать хорошую слышимость в пределах парка. Эти устройства должны иметь направленное действие для уменьшения шума за территорией железной дороги.

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

105. Устройства поездной радиосвязи на станциях (в соответствии с перечнем, устанавливаемым председателем правления ГАЖК) и диспетчерских участках должны оборудоваться системой документированной регистрации переговоров.

Порядок пользования системой документированной регистрации переговоров устанавливается председателем правления ГАЖК.

106. Для управления ремонтными работами на перегонах и станциях грузонапряженных линий должны применяться ремонтно-оперативная радиосвязь, предназначенная для обеспечения надежной двусторонней связи внутри ремонтных подразделений с руководителем работ, руководителя работ с машинистами локомотивов и дежурным аппаратом соответствующей службы.

Перечень участков, оборудуемых этой связью, утверждается председателем правления ГАЖК.

107. Запрещается пользоваться поездной диспетчерской и стрелочной связью для переговоров по вопросам, не связанным с движением поездов.

Запрещается включение в сеть стрелочной связи других телефонов, кроме 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, подменным пунктам, энергодиспетчеров и локомотивных диспетчеров, дежурных инженеров дистанций сигнализации и связи, дежурных ПКО и

ПТО межгосударственных стыковых станций. На участках с диспетчерской централизацией в поездную диспетчерскую связь допускается с разрешения председателя правления ГАЖК включение телефонов дежурных по переездам.

На станциях, где нет в штате дежурных работников управления организации перевозок ГАЖК или имеются в штате, но не предусмотрено их круглосуточное дежурство, разрешается включение в поездную диспетчерскую связь телефонов, установленных в квартирах начальников станций, электромехаников и электромонтеров СЦБ.

Включение телефонов, установленных в квартирах, производит поездной диспетчер специальным прибором и только на время переговоров.

Допускается временно включать в провода поездной диспетчерской связи на перегонах переносные телефоны водителей дрезин (при вынужденной остановке), начальников восстановительных и пожарных поездов, электромехаников СЦБ и руководителей восстановительных, путевых работ и работ по устройствам электроснабжения.

В поездную межстанционную связь допускается включение только телефонов дежурных по станциям, а на участках с автоблокировкой, кроме того, телефонов перегонной связи и дежурных по переездам.

Информационно-вычислительная система железнодорожного транспорта

108. Информационно-вычислительная система должна обеспечить возможность: ввода, передачи, обработки и хранения данных; выдачи результатов расчетов потребителям в установленные сроки; решения задач планирования, оперативного управления, учета, статистики во всех подотраслях железнодорожного транспорта.

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

Подключение терминального и другого оборудования к информационно-вычислительной системе железнодорожного транспорта должно осуществляться в соответствии с документами, утвержденными Центром сигнализации и связи и Центром статистики, информатики и вычислительной техники ГАЖК.

Линии СЦБ и связи

109. Кабельные линии связи и СЦБ на перегонах должны прокладываться, как правило, в полосе отвода железных дорог вне пределов земляного полотна. В отдельных случаях допускается прокладка кабельных линий в земляном полотне с соблюдением действующих правил. Линии связи на основе волоконно – оптических кабелей могут быть выполнены методом подвески на опорах контактной сети или линий автоблокировки.

Кабельные линии связи, выполненные методом подвески, при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

5,0 м - от земли в ненаселенной местности;

6,0 м - от земли в населенной местности;

4,5 м - от поверхности пассажирских платформ;

7,0 м - от полотна автомобильных дорог на железнодорожных переездах.

Воздушные линии связи и СЦБ при максимальной стреле провеса должны находиться на высоте не менее:

2,5 м - от земли в ненаселенной местности;

3,0 м - от земли в населенной местности;
 5,5 м - от полотна пересекаемых автомобильных дороги;
 7,5 м - от верха головки рельса пересекаемых не электрифицированных железнодорожных путей.

Пересечения электрифицированных железнодорожных путей выполняются только кабелем.

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

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

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

Техническое обслуживание устройств СЦБ и связи

112. Аппараты СЦБ, при помощи которых осуществляются различного рода зависимости, а также аппараты поездной и станционной радиосвязи должны быть закрыты и запломбированы; вскрытие их допускается производить только уполномоченным на то работником Центра сигнализации и связи с обязательной записью в журнале осмотра этих устройств. За целостность пломб на аппаратах СЦБ и радиосвязи несут ответственность дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по станциям, операторы поста централизации, дежурные стрелочного поста, машинисты локомотивов и др.).

113. Дистанции сигнализации и связи должны иметь чертежи и описания имеющихся на дистанции устройств СЦБ и связи и других обслуживаемых ими устройств, соответствующие стандарты и нормы. В эти документы должны своевременно вноситься все изменения.

Типовые решения по устройствам СЦБ утверждаются начальником Центра сигнализации и связи ГАЖК.

Использование нетиповых технических решений в устройствах СЦБ не допускается.

114. Временные изменения зависимостей устройств СЦБ могут допускаться только с разрешения начальника регионального железнодорожного узла ГАЖК не более чем на пять суток, а на больший срок - с разрешения председателя правления ГАЖК.

(пункт 114 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

115. Плановые работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене устройств и приборов СЦБ и другие плановые работы, вызывающие нарушение установленных зависимостей или временное прекращение их действия, должны производиться в соответствии с графиками, утвержденными начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК, предусматривающими минимальные сроки их выполнения. В любых случаях запрещается производить такие работы без согласия дежурного по станции и без предварительной записи об этом руководителем работ в

Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках с диспетчерской централизацией аналогичные работы должны производиться только с согласия поездного диспетчера.

(абзац первый пункта 115 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

При расположении устройств на значительном расстоянии от помещения дежурного по станции запись о вводе этих устройств в действие, а также запись о временном выключении этих устройств для производства непредвиденных работ по устранению неисправностей может заменяться регистрируемой в том же журнале телефонограммой, передаваемой дежурному по станции с последующей личной подписью руководителя работ в журнале.

Замена и отключение отдельных устройств и приборов СЦБ, когда установленные зависимости не нарушаются, могут производиться с согласия дежурного по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поездного диспетчера) без записи в Журнале осмотра. Перечень работ по замене и отключению таких устройств и приборов устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац третий пункта 115 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

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.

116. Освещение сигнальных приборов должно обеспечивать отчетливую видимость показаний сигналов.

Обеспечение своевременного и бесперебойного освещения возлагается: светофоров и маршрутных указателей - на начальников дистанций сигнализации и связи;

стрелочных указателей, указателей путевого заграждения и гидравлических колонок на станциях - на начальников станций;

сигнальных приборов на путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств - на начальников соответствующих подразделений.

Электроснабжение устройств освещения сигнальных приборов на станционных путях обеспечивается дистанциями электроснабжения.

117. Работники дистанции сигнализации и связи обязаны обеспечивать постоянную нормальную видимость сигналов светофоров и маршрутных указателей.

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

Видимость сигналов по главным путям перегонов и станций должна проверяться с локомотива старшим электромехаником не реже одного раза в месяц и начальником дистанции сигнализации и связи - не реже одного раза в квартал.

Начальники дистанции сигнализации и связи и локомотивного депо или их заместители не реже одного раза в квартал должны проверять с локомотива работу, автоматической локомотивной сигнализации и радиосвязи.

Действие автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи периодически проверяется вагоном-лабораторией с документированной регистрацией результатов по графику, утверждаемому начальниками Центра сигнализации и связи и Управлением по эксплуатации локомотивов ГАЖК.

Результаты проверок рассматриваются совместно Центром сигнализации и связи и Управлением по эксплуатации локомотивов ГАЖК.

118. Устройства пути, СЦБ, электроснабжения и подвижной состав, должны

обеспечивать постоянную надежную работу электрических рельсовых цепей.

Порядок технического обслуживания и нормы содержания устройств пути, СЦБ, электроснабжения и подвижного состава, обеспечивающие бесперебойную работу электрических рельсовых цепей устанавливаются Центром сигнализации и связи ГАЖК.

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

Начальник дистанции сигнализации и связи обеспечивает обучение и проверку знаний работников других служб, пользующихся устройствами СЦБ и связи.

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

Глава 7. Сооружения и устройства электроснабжения железных дорог

120. Устройства электроснабжения должны обеспечивать надежное электроснабжение:

электроподвижного состава для движения поездов с установленными весовыми нормами, скоростями и интервалами между ними при требуемых размерах движения;

устройств СЦБ, связи и вычислительной техники как потребителей электрической энергии I категории. С разрешения ГАЖК до завершения переустройства допускается электроснабжение этих устройств по II категории;

всех остальных потребителей железнодорожного транспорта в соответствии с установленной ГАЖК категорией.

При наличии аккумуляторного резерва источника электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки он должен быть в постоянной готовности и обеспечивать бесперебойную работу устройств СЦБ и переездной сигнализации в течение не менее 8 часов при условии, что питание не отключалось в предыдущие 36 часов.

Время перехода с основной системы электроснабжения автоматической и полуавтоматической блокировки на резервную или наоборот не должно превышать 1,3 секунд.

Для обеспечения надежного электроснабжения должны проводиться периодический контроль состояния сооружений и устройств электроснабжения, измерение их параметров вагонами-лабораториями, приборами диагностики и осуществляется плановые ремонтные работы.

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

На отдельных участках с разрешения ГАЖК допускается уровень напряжения не менее 19 кВ при переменном токе и 2,4 кВ при постоянном токе.

Номинальное напряжение переменного тока на устройствах СЦБ должно быть 110, 220 или 380 В.

Отклонения от указанных величин номинального напряжения допускаются в сторону уменьшения не более 10%, а в сторону увеличения - не более 5 %.

122. 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, а также электроподвижной состав должны иметь защиту от проникновения в контактную сеть токов, нарушающих нормальное действие устройств СЦБ и связи.

123. Высота подвески контактного провода над уровнем верха головок рельса должна быть на перегонах и станциях не ниже 5750 мм, а на переездах не ниже 6000 мм.

В исключительных случаях на существующих линиях это расстояние в пределах искусственных сооружений, расположенных на путях станций, на которых не предусматривается стоянка подвижного состава, а также на перегонах с разрешения ГАЖК может быть уменьшено до 5675 мм при электрификации линии на переменном токе и до 5550 мм - на постоянном токе.

Высота подвески контактного провода не должна превышать 6800 мм.

124. В пределах искусственных сооружений расстояние от токонесущих элементов токоприемника и частей контактной сети, находящихся под напряжением, до заземленных частей сооружений и подвижного состава должно быть не менее 200 мм на линиях, электрифицированных на постоянном токе, и не менее 350 мм - на переменном токе.

В особых случаях на существующих искусственных сооружениях с разрешения ГАЖК может допускаться уменьшение указанных расстояний.

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

Опоры в выемках должны устанавливаться вне пределов кюветов.

В особо сильно снегозаносимых выемках (кроме скальных) и на выходах из них (на длине 100 м) расстояние от оси крайнего пути до внутреннего края опор контактной сети должно быть не менее 5700 мм. Перечень таких мест определяется председателем правления ГАЖК.

На существующих линиях до их реконструкции, 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.

Все указанные размеры установлены для прямых участков пути.

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

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

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

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

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

127. Контактная сеть, линии автоблокировки и продольного электроснабжения

напряжением свыше 1000 В должны разделяться на отдельные участки (секции) при помощи воздушных промежутков (изолирующих сопряжений), нейтральных вставок, секционных и врезных изоляторов, разъединителей.

Опоры контактной сети или щиты, установленные на границах воздушных промежутков, должны иметь отличительную окраску. Между этими опорами или щитами запрещается остановка электроподвижного состава с поднятым токоприемником.

128. Схема питания и секционирования контактной сети, линий автоблокировки и продольного электроснабжения должна быть утверждена председателем правления ГАЖК. Выкопировки из схемы включаются в технико-распорядительный акт станции.

129. Переключение разъединителей контактной сети электродепо и экипировочных устройств, а также путей, где осматривается крышное оборудование электроподвижного состава, производится работниками локомотивного депо. Переключение остальных разъединителей производится только по приказу энергодиспетчера.

Приводы разъединителей с ручным управлением должны быть заперты на замки.

Порядок переключения разъединителей контактной сети, а также выключателей и разъединителей линии автоблокировки и продольного электроснабжения, хранения ключей от запертых приводов разъединителей, обеспечивающий бесперебойность электроснабжения и безопасность производства работ, устанавливается начальником Центра энергоснабжения ГАЖК.

Переключение разъединителей и выключателей производится по приказу энергодиспетчера работниками других служб, прошедших обучение.

130. 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 и подлежащих электрификации линиях это расстояние до проводов контактной сети должно устанавливаться в зависимости от уровня напряжения пересекаемых линий в соответствии с Правилами устройства электроустановок и по техническим условиям железной дороги.

Глава 8. Осмотр сооружений и устройств и их ремонт

Осмотр сооружений и устройств

131. Осмотр сооружений, устройств и служебно-технических зданий производится работниками, непосредственно их обслуживающими, а также начальниками станций, депо, дистанций или участков, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства, в соответствии с порядком и в сроки, установленные соответствующими положениями и инструкциями.

Стрелочные переводы на главных и приемо-отправочных путях, кроме того, не реже одного раза в месяц должен осматривать начальник станции совместно с дорожным мастером и электромехаником СЦБ. Результаты осмотра и мероприятия, необходимые для устранения обнаруженных неисправностей, заносятся в специальный журнал, в котором

отмечаются также сроки устранения неисправностей и выполнения намеченных мероприятий.

132. Председатель правления ГАЖК, начальники Центров, управлений, региональных железнодорожных узлов, предприятий ГАЖК и руководители линейных предприятий должны систематически проверять в подведомственных подразделениях состояние хозяйства, соблюдение трудовой дисциплины и принимать необходимые меры, гарантирующие содержание всех сооружений и устройств в исправном состоянии, выполнение технологии работы, обеспечение безопасности движения и охраны труда.

(абзац первый пункта 132 дополнен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Порядок проведения таких проверок с осмотром при этом сооружений, устройств, служебно-технических зданий и их периодичность устанавливаются председателем правления ГАЖК.

Председателем правления ГАЖК или первым заместителем председателя правления ГАЖК осмотр должен проводиться не реже 2 раза в год, начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК - ежеквартально.

(абзац третий пункта 132 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Ремонт сооружений и устройств

133. Ремонт сооружений и устройств должен производиться при обеспечении безопасности движения и охраны труда, как правило, без нарушения графика движения поездов.

Для производства больших по объему ремонтных и строительных работ в графике движения поездов должны предусматриваться окна и учитываться ограничения скорости, вызываемые этими работами.

Для выполнения работ по текущему содержанию пути, искусственных сооружений, контактной сети и устройств СЦБ должны предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические окна продолжительностью 1-2 часа, а при производстве этих работ комплексами машин, специализированными бригадами и механизированными колоннами - продолжительностью 3-4 часа, в соответствии с порядком, установленным председателем правления ГАЖК.

Работы по ремонту пути, контактной сети, устройств СЦБ и связи и других сооружений и устройств, выполняемые в период времени, не предусмотренный в графике движения поездов, должны производиться, как правило, без закрытия перегона.

Если выполнение этих работ вызывает необходимость перерыва в движении, точный срок их начала и окончания устанавливается начальником ЕДЦ ГАЖК совместно с руководителем работ и согласовывается с начальником управления организации перевозок.

На время производства работ, вызывающих перерыв движения, а также для производства которых в графике движения поездов предусмотрены окна, руководитель работ обязан установить постоянную связь (телефонную или по радио) с поездным диспетчером.

На участках, где окна в графике движения поездов предусматриваются в темное время суток, руководитель работ обязан обеспечить освещение места производства работ.

134. Для технического обслуживания и ремонта устройств механизации и автоматизации сортировочных горок, путей и других сооружений и устройств на горках должны предоставляться технологические окна продолжительностью 0,7-1,5 часа в соответствии с порядком, предусмотренным председателем правления ГАЖК.

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

Запрещается:

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

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

Порядок ограждения препятствий и мест производства устанавливается Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан.

136. Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих место производства работ на пути, руководитель работ выделяет сигнальщиков из числа работников бригады, сдавших соответствующие испытания. Сигнальщики должны иметь головные уборы, отличные от общепринятых для других работников железнодорожного транспорта.

При производстве работ на пути развернутым фронтом, а также на кривых участках малого радиуса, в выемках и других местах с плохой видимостью сигналов и на участках с интенсивным движением поездов руководитель работ обязан установить связь (телефонную или по радио) с работниками, находящимися у сигналов, ограждающих место работ. Сигнальщики и руководители работ должны иметь носимые радиостанции УКВ-диапазона. Порядок обеспечения связью мест производства работ устанавливается председателем правления ГАЖК.

137. На станционных путях запрещается производить работы, требующие ограждения сигналами остановок или уменьшения скорости, без согласия дежурного по станции и без предварительной записи руководителем работ в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети. На участках, оборудованных диспетчерской централизацией, такие работы должны выполняться в указанном порядке, но только с согласия поездного диспетчера. При производстве таких работ на контактной сети со снятием напряжения, но без нарушения целостности пути и искусственных сооружений, а также при выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей запись о начале и окончании работ может заменяться регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ по станции (на участках с диспетчерской централизацией - поездному диспетчеру).

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

138. Закрытие перегона для производства работ на однопутном участке, а на двухпутном или многопутном участке одного или нескольких путей производится с разрешения ЕДЦ ГАЖК и по согласованию с начальником управления перевозок ГАЖК, если оно не вызывает изменения установленных размеров движения с соседними железными дорогами. Если такое закрытие вызывает изменение установленных размеров движения поездов на соседние железные дороги, оно может быть разрешено председателем правления ГАЖК по согласованию с руководством соседней железной дороги.

Закрытие перегона или путей, вызывающее необходимость пропуска поездов в

обход по другим участкам компании допускается с разрешения ГАЖК.

139. О предстоящем закрытии перегона на однопутном участке, а на двух путном и многопутном одного или нескольких путей начальник регионального железнодорожного узла ГАЖК не позже чем за сутки уведомляет соответствующих руководителей работ.

(абзац первый пункта 139 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Закрытие и открытие перегона или путей производятся приказом поездного диспетчера перед началом и по окончании работ.

Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ приказа поездного диспетчера (в форме письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы) о состоявшемся закрытии перегона или путей и до ограждения сигналами места работ.

140. Открытие перегона или путей производится только после письменного уведомления, телефонограммы или телеграммы начальника дистанции пути или уполномоченного им работника по должности не ниже дорожного мастера об окончании путевых работ или работ на искусственных сооружениях и отсутствии препятствий для бесперебойного и безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла эти работы.

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

РАЗДЕЛ 3. ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ

Глава 9. Общие требования

141. Подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном состоянии, обеспечивающем его бесперебойную работу, безопасность движения и выполнение требований по охране труда.

Предупреждение появления неисправностей и обеспечение сроков службы подвижного состава должно быть главным в работе лиц, ответственных за его техническое обслуживание и ремонт. Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ могут следовать в поездах со скоростью не более 120 км/ч.

Дополнительные требования к подвижному составу, который обращается в пассажирских поездах со скоростью более 140 км/ч, устанавливаются соответствующей инструкцией ГАЖК.

142. Типы и основные характеристики вновь строящегося подвижного состава утверждаются в порядке, установленном ГАЖК.

Техническое задание на вновь строящийся подвижной состав утверждается поставщиком по согласованию с ГАЖК, а чертежи узлов и деталей и технические условия - по согласованию с соответствующими отраслевыми хозяйствами ГАЖК.

143. Все элементы по прочности, устойчивости и техническому состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное движение поездов с наибольшими скоростями, установленными ГАЖК.

Вновь строящиеся вагоны должны обеспечивать безопасное и плавное движение с наибольшими конструкционными скоростями перспективных локомотивов, предназначенных для обслуживания соответствующих категорий поездов.

Вагоны, не имеющие переходных площадок, должны иметь специальные подножки

и поручни.

144. Вносить изменения в конструкции основных узлов принятого в эксплуатацию подвижного состава, допускается с разрешения соответствующих Центров, управлений и предприятий ГАЖК.

145. Подвижной состав должен удовлетворять требованиям габарита подвижного состава, установленного Государственным стандартом Республики Узбекистан и согласованного установленным порядком с Межгосударственным техническим комитетом.

146. Вновь построенный подвижной состав, а также прошедший капитальный ремонт подвижной состав до сдачи его на железную дорогу должен быть испытан и принят от завода-поставщика в порядке, установленном ГАЖК.

147. Каждая единица подвижного состава, должна иметь следующие отличительные четкие знаки и надписи: Государственный герб (на локомотивах и пассажирских вагонах, знак «УТИ» для грузовых вагонов), инициалы компании (кроме вагонов), номер (для пассажирских вагонов содержит код дороги приписки), табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки, дату и место производства установленных видов ремонта, вес тары (кроме локомотивов). Кроме того, должны быть нанесены следующие надписи: на локомотивах и моторвагонном подвижном составе - конструкционная скорость, серия, наименование депо приписки, таблички и надписи об освидетельствовании резервуаров, контрольных приборов и котла; на пассажирских вагонах и моторвагонном подвижном составе - число мест; на грузовых вагонах - грузоподъемность.

Другие знаки и надписи на подвижном составе наносятся в порядке, установленном ГАЖК.

148. На каждый локомотив, вагон и единицу моторвагонного и специального подвижного состава должен вестись технический паспорт, содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

149. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, должен быть оборудован радиостанциями, скоростемерами с регистрацией показаний, установленных ГАЖК, автоматической локомотивной сигнализацией, а также оборудоваться и другими устройствами безопасности в соответствии с перечнем и порядком, установленным ГАЖК.

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

Поездные локомотивы при обслуживании одним машинистом должны быть дополнительно оборудованы утвержденными ГАЖК следующими средствами и устройствами безопасности:

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

зеркалами заднего вида;

системой пожаротушения – тепловозы;

блокировкой тормоза.

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

Маневровые локомотивы должны быть оборудованы устройствами для отцепки их от вагонов, а обслуживаемые одним машинистом, кроме того, вторым пультом

управления, зеркалами заднего вида и устройствами, обеспечивающими автоматическую остановку на случай внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива.

150. Технические требования к специальному подвижному составу и съемным подвижным единицам, а также порядок их технического обслуживания, ремонта и эксплуатации устанавливаются ГАЖК.

151. Принадлежащие другим ведомствам, министерствам, предприятиям и организациям локомотивы и вагоны, выходящие на пути компании, должны соответствовать требованиям настоящих Правил. Порядок обращения такого подвижного состава на путях компании устанавливается ГАЖК.

(пункт 151 изменен в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 30 марта 2012 года № 70)

Глава 10. Колесные пары

152. Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным Инструкцией по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар подвижного состава, и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования и полного освидетельствования колесной пары, а также клейма о приемке ее при формировании.

Знаки и клейма ставятся в местах предусмотренных правилами маркировки.

Колесные пары в установленном порядке должны подвергаться осмотру под подвижным составом, обыкновенному и полному освидетельствованиям, а при подкатке регистрироваться в соответствующих журналах или паспортах.

153. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно быть 1440 мм. У локомотивов и вагонов, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.

154. Запрещается выпускать в эксплуатацию и допускать к следованию в поездах подвижной состав включая специальный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободке, диске и ступице колеса, при наличии остроконечного наката на гребне колесной пары, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава:

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

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

толщина гребня более 33 мм или менее 28 мм у локомотивов при измерении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня 4;

б) при скоростях движения до 120 км/ч:

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

толщина гребня более 33 мм или менее 25 мм у локомотивов при изменении на расстоянии 20 мм от вершины гребня при высоте гребня 30 мм, а у подвижного состава с высотой гребня 28 мм - при изменении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

в) вертикальный подрез гребня высотой более 18 мм, измеряемый специальным

шаблоном;

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

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

При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 2 до 6 мм, у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава, от 1 до 2 мм допускается следование поезда до ближайшей станции со скоростью 15 км/ч, а при величине ползуна соответственно свыше 6 до 12 мм и свыше 2 до 4 мм - со скоростью 10 км/ч, где колесная пара должна быть заменена. При ползуне свыше 12 мм у вагона и тендера, свыше 4 мм у локомотива и моторного вагона моторвагонного подвижного состава разрешается следование со скоростью 10 км/ч при условии вывешивания или исключения возможности вращения колесной пары.

Локомотив при этом должен быть отцеплен от поезда, тормозные цилиндры и тяговый электродвигатель (группа электродвигателей) поврежденной колесной пары отключены.

При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда нормы колесных пар должны удовлетворять нормам, установленным для пассажирских поездов.

Глава 11. Тормозное оборудование и автосцепное устройство

155. Подвижной состав должен быть оборудован автоматическими тормозами, а пассажирские вагоны и локомотивы, кроме того, электропневматическими тормозами..

Автоматические тормоза подвижного состава должны содержаться по установленным ГАЖК нормам и обладать управляемостью и надежностью действия в различных условиях эксплуатации, обеспечивать плавность торможения, а также остановку поезда при разъединении или разрыве воздухопроводной магистрали и при открытии стоп-крана (кран экстренного торможения).

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

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

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

157. Локомотивы, пассажирские вагоны и моторвагонный подвижной состав оборудуются ручными тормозами. Часть грузовых вагонов должна иметь переходную площадку со стоп-краном и ручным тормозом.

Допускается эксплуатация почтовых и багажных вагонов, построенных до 1 января 1970 г., без ручных тормозов.

Ручные тормоза подвижного состава, должны содержаться по установленным нормам и обеспечивать установленное ГАЖК расчетное тормозное нажатие.

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

159. Подвижной состав, должен быть оборудован автосцепкой.

Высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

У локомотивов, пассажирских и грузовых порожних вагонов не более	1080 мм;
У локомотивов и пассажирских вагонов с людьми не менее	980 мм;
У грузовых вагонов (груженых) не менее	950 мм;

Для подвижного состава, выпускаемого из ремонта, высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов устанавливается инструкцией ГАЗК и должна обеспечивать соблюдение норм в эксплуатации (при наибольших износах и нагрузках).

Разница по высоте между продольными осями автосцепок допускается не более:

В грузовом поезде	100 мм;
Между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда	110 мм;
В пассажирском поезде, следующем:	
со скоростью до 120 км/ч	70 мм;
то же со скоростью 121-140 км/ч	50 мм;
Между локомотивом и первым вагоном пассажирского поезда	100 мм.

Автосцепка пассажирских вагонов обязательно должна иметь ограничители вертикальных перемещений.

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

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

За правильное сцепление локомотива с первым вагоном поезда ответственным является машинист локомотива. Отцепка поездного локомотива от состава и прицепка к составу (в том числе разъединение, соединение и подвешивание тормозных рукавов, открытие и закрытие концевых кранов) должны производиться работниками локомотивной бригады.

Отцепка поездного локомотива от пассажирского состава, оборудованного электрическим отоплением, производится локомотивной бригады только после разъединения поездным электромехаником высоковольтных междувагонных электрических соединителей. Разъединение электрических цепей отопления производится при опущенном токоприемнике.

Глава 12. Техническое обслуживание и ремонт подвижного состава

161. Запрещается выпускать в эксплуатацию и допускать к следованию в поездах подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения, ставить в поезда грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов.

Не допускается включать в поезда пассажирские вагоны, имеющие

неисправности электропневматического тормоза, отопления, электрооборудования, вентиляции и другие неисправности, нарушающие нормальные условия перевозки пассажиров, а также пассажирские вагоны с радиокупе (штабные) с неисправной радиосвязью УКВ-диапазона начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда с машинистом.

Требования к техническому состоянию подвижного состава, а также порядок его технического обслуживания и ремонта устанавливается председателем правления ГАЖК.

162. Систему технического обслуживания и ремонта подвижного состава, нормы межремонтных пробегов и порядок поставки в ремонт устанавливает ГАЖК по согласованию «Узгосжелдорнадзора».

Технические указания и типовые технологические процессы по техническому обслуживанию и ремонту подвижного состава утверждаются председателем правления ГАЖК.

(абзац второй пункта 162 изменен в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 30 марта 2012 года № 70)

163. 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, депо, мастерских и пунктов технического обслуживания.

Техническое обслуживание и ремонт локомотивов и моторвагонного подвижного состава

164. Техническое состояние локомотивов и моторвагонного подвижного состава должно систематически проверяться при техническом обслуживании локомотивными бригадами, комплексными и специализированными бригадами на пунктах технического обслуживания и в основных депо, оснащенных современными диагностическими средствами, а также периодически контролироваться руководством депо, регионального железнодорожного узла, управлением по эксплуатации локомотивов ГАЖК.

(пункт 164 дополнен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

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.

Запрещается выпускать локомотивы и моторвагонный подвижной состав в эксплуатацию, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

неисправность прибора для подачи звукового сигнала;

неисправность пневматического, электропневматического, ручного тормозов или компрессора;

неисправность или отключение хотя бы одного тягового электродвигателя; неисправность привода передвижения.

неисправность вентилятора холодильника дизеля, тягового электродвигателя или выпрямительной установки;

неисправность автостопа, автоматической локомотивной сигнализации или устройства проверки бдительности машиниста;
 неисправность скоростемера и регистрирующего устройства;
 неисправность устройств поездной и маневровой радиосвязи;
 неисправность автосцепных устройств;
 неисправность системы подачи песка;
 неисправность прожектора, буферного фонаря, освещения, контрольного или измерительного прибора;
 трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры, излом рессорного листа;
 трещина в корпусе буксы;
 неисправность буксового или моторно-осевого подшипника;
 отсутствие или неисправность предусмотренного конструкцией предохранительного устройства от падений деталей на путь;
 трещина или излом хотя бы одного зуба тяговой зубчатой передачи;
 неисправность кожуха зубчатой передачи, вызывающая вытекание смазки;
 неисправность защитной блокировки высоковольтной камеры;
 неисправность токоприемника;
 неисправность средств пожаротушения;
 неисправность устройств защиты от токов короткого замыкания, перегрузки и перенапряжения, аварийной остановки дизеля;
 появление стука, постороннего шума в дизеле;
 неисправность питательного прибора, предохранительного клапана, водоуказательного прибора;
 отсутствие защитных кожухов электрооборудования, неисправность аккумуляторных батарей.

165. Локомотивы и моторвагонный подвижной состав, два раза в год (весной и осенью) должны комиссионно осматриваться в соответствии с порядком, установленным ГАЖК.

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

Такие контрольные пункты должны быть в основных депо, а при необходимости - в пунктах технического обслуживания и оборота локомотивов.

167. Установленные на локомотивах и моторвагонном подвижном составе, манометры и предохранительные клапаны должны быть запломбированы, а контрольные пробки на котлах паровозов иметь клейма. На электровозах и тепловозах должны быть запломбированы также аппараты и приборы, регистрирующие расход электроэнергии и топлива.

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

168. Состав локомотивных бригад и порядок обслуживания ими локомотивов и моторвагонных поездов устанавливаются председателем правления ГАЖК в зависимости от типа локомотивов и моторвагонных поездов, а также от местных условий на основе утвержденных ГАЖК систем обслуживания.

При электрической и тепловозной тяге одной локомотивной бригадой могут обслуживаться несколько локомотивов или постоянно соединенных секций, управляемых из одной кабины.

Обслуживание моторвагонного поезда, поездных электровозов, тепловозов одним машинистом может производиться по разрешению ГАЖК.

Обслуживание одним машинистом моторвагонного поезда, а также поездного локомотива допускается только при наличии устройств автоматической остановки на случай внезапной потери машинистом способности к ведению поезда.

Порядок обслуживания локомотивов одним машинистом, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается председателем правления ГАЖК в зависимости от местных условий.

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

Техническое обслуживание и ремонт вагонов

170. Техническое обслуживание и ремонт вагонов производятся в пунктах технического обслуживания, в вагонных депо и на заводах.

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 ходовых частей (тележек). Суммарный, минимальный зазор между скользунами с обеих сторон тележки у всех типов четырехосных вагонов, включая хоппер-дозатор типа ЦНИИ-ДВЗ, должен быть не более 20 мм и не менее 4 мм, кроме хопперов для перевозки угля, горячего агломерата, апатитов и хоппер-дозаторов ЦНИИ-2, ЦНИИ-3, думпкаров ВС-50, у которых зазор должен быть не более 12 мм и не менее 6 мм, а у думпкаров ВС-80, ВС-82, ВС-85 не более 20 мм и не менее 12 мм;

зазоры между скользунами соединительной и шкворневой балок с обеих сторон одного конца восьмиосной цистерны в сумме должны быть от 4 до 15 мм;

исправность кузовов и котлов цистерн, гарантирующая сохранность перевозимых грузов;

исправность переходных площадок, специальных подножек и поручней;

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

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

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

Порядок предъявления вагонов к техническому обслуживанию и уведомления об их годности устанавливается председателем правления ГАЖК.

171. На станциях формирования и расформирования, в пути следования - на станциях предусмотренных графиком движения поездов, каждый вагон поезда должен пройти техническое обслуживание, а при выявлении неисправности - отремонтирован. На

этих станциях организуется безотцепочный ремонт вагонов.

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

Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления об их готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются председателем правления ГАЖК.

172. Работники пунктов технического обслуживания должны своевременно и в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить техническое обслуживание и ремонт вагонов.

Ответственность за безопасность движения и проследования вагонов без отцепки от поезда в пределах гарантийного участка, установленного председателем правления ГАЖК, несут работники указанных пунктов.

РАЗДЕЛ 4. ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Глава 13. График движения поездов

173. Основой организации движения поездов является график движения, который объединяет деятельность всех подразделений и выражает план эксплуатационной работы ГАЖК. График движения поездов - непреложный закон для работников железнодорожного транспорта, выполнение которого является одним из важнейших качественных показателей работы железных дорог. График движения поездов утверждается председателем правления ГАЖК или заместителем председателя правления ГАЖК.

Соблюдение графика движения поездов и предупреждение его нарушений должно быть главным для всех работников, связанных с организацией движения поездов.

Движение поездов по графику обеспечивается правильной организацией и выполнением технологического процесса работы станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений компании, связанных с движением поездов.

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

174. График движения поездов должен обеспечивать:

- удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;
- безопасность движения поездов;
- наиболее эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности станций;
- рациональное использование подвижного состава;
- соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;
- возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств СЦБ, связи и электроснабжения.

175. Назначение и отмена поездов производится:

а) пассажирских дальнего, местного и пригородного сообщений, почтово-багажных и грузо-пассажирских, следующих в пределах двух и более железных дорог – председателем правления ГАЖК по согласованию с администрациями этих железных дорог.

Назначать и отменять пригородные поезда, обращающиеся в пределах ГАЖК производится с разрешения заместителя председателя правления ГАЖК;

б) воинских, людских, ускоренных грузовых и грузовых поездов, следующих в пределах двух и более железных дорог, - в соответствии с порядком, установленным Советом по железнодорожному транспорту стран СНГ, а в пределах дороги – председателем правления ГАЖК;

в) восстановительных и пожарных поездов, снегоочистителей, локомотивов без вагонов, автомотрис и дрезин несъемного типа, хозяйственных и других поездов, не предусмотренных графиком движения - дежурного по направлению ЕДЦ.

Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, объявляется поездным диспетчером с указанием порядка следования поезда.

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

Кроме номера, каждому грузовому поезду на станции его формирования присваивается индекс, который не изменяется до станции расформирования.

Поездам, не предусмотренным графиком движения, номера присваиваются при их назначении.

177. Поезда делятся на:

А. Внеочередные - восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, автомотрисы и дрезины несъемного типа, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара.

Б. Очередные - в порядке приоритетности:

1) пассажирские скоростные;

2) пассажирские скорые;

3) пассажирские всех остальных наименований;

4) почтово-багажные, воинские, грузопассажирские, людские и ускоренные грузовые поезда;

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

В. Поезда, назначаемые по особым требованиям, очередность которых устанавливается при назначении.

178. Движение поездов производится по местному поясному времени в 24- часовом исчислении.

Показание времени на часах должно быть одинаковым на всей территории ГАЖК.

В служебных помещениях, в парках путей станций, на пассажирских платформах и в помещениях для пассажиров должны быть установлены часы. Установка, ремонт и содержание настенных и наружных электрических часов, находящихся в местах работы лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, возлагаются на работников Центра сигнализации и связи.

Глава 14. Раздельные пункты

179. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.

Раздельными пунктами являются станции, разъезды, обгонные пункты и путевые

посты, проходные светофоры автоблокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.

180. Границами станции являются:

на однопутных участках - входные светофоры;

на двухпутных участках по каждому в отдельности главному пути с одной стороны - входной светофор, а с другой - сигнальный знак "Граница станции", установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.

На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также, где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному пути, границей станции по каждому в отдельности главному пути являются входные светофоры.

181. Каждый раздельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фасада, с обеих сторон подхода поездов, а при необходимости также на концах пассажирских платформ.

На пассажирских остановочных пунктах, расположенных на участках с интенсивным движением пригородных поездов, наименование пункта, кроме того, должно указываться в нескольких местах вдоль пассажирской платформы.

182. Железнодорожные пути делятся на главные на перегонах, станционные (в том числе главные на станциях) и специального назначения.

Все пути в пределах станционной территории, за исключением переданных в ведение других подразделений и организаций ГАЖК, находятся в распоряжении начальника станции.

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

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

Порядок нумерации путей и стрелочных переводов устанавливается ГАЖК.

Глава 15. Организация технической работы станции

Общие требования

184. 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.

Порядок, установленный технико-распорядительным актом, является обязательным для работников всех подразделений ГАЖК.

185. Технико-распорядительный акт станции разрабатывается начальником станции на основании инструкции ГАЖК и в полном соответствии с настоящими Правилами, Инструкцией по сигнализации и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан.

Технико-распорядительный акт станции проверяется ревизором движения и утверждается:

для станций сортировочных и пассажирских, а также грузовых и участковых в соответствии с перечнем, устанавливаемым председателем правления ГАЖК, -

начальником управления организации перевозок ГАЖК и, кроме того, для указанных станций согласовывается руководителями локомотивных и вагонных депо, дистанций пути, сигнализации и связи, электроснабжения, с руководством ОАО «Узжелдорпасс» - для пассажирских станций;

для остальных станций – начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац второй пункта 185 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

К техническо-распорядительному акту прилагаются схематический план станции и в зависимости от местных условий необходимые инструкции.

Выписки из техническо-распорядительного акта, а для дежурного по станции копии, заверенные начальником станции, должны находиться в помещениях дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурных по паркам и сортировочным горкам, исполнительных постов централизации, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и осмотровиков вагонов. Выписки должны содержать данные, необходимые для соответствующих работников.

Форма техническо-распорядительного акта и инструкция по его составлению разрабатываются и утверждаются ГАЖК.

Эксплуатация стрелочных переводов

186. 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 однопутных линий - направление с каждого конца станции на разные пути;

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

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.

На станциях малодеятельных линий, где обслуживание двух стрелочных переводов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, а также где не предусмотрены в штате работники управления организации перевозок, нормальное положение входных стрелок на главных путях однопутных линий устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац третий пункта 186 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Нормальное положение стрелок указывается знаком плюс в таблицах взаимозависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах. Для станций с нецентрализованными стрелками нормальное их положение, кроме того, указывается в техническо-распорядительном акте станции и выписках из него. В необходимых случаях начальником станции устанавливается нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с разрядными грузами и т. п.

Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации.

Стрелки в другое положение могут переводиться при:
 приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;
 маневровой работе;
 занятии путей подвижным составом;
 необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных путях;
 очистке, проверке и ремонте стрелок.

На станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, которые устанавливаются в нормальное положение устройствами автоматического возврата, а при их отсутствии - дежурным по станции.

187. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из соседних станций или же у места отклонения устраивается пост.

Порядок технического обслуживания, освещения, охраны этих стрелочных переводов, а также порядок хранения ключей от стрелок устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац второй пункта 187 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

188. 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 стрелочного поста, пост централизации механизированной и автоматизированной сортировочной горки - дежурного по горке или оператора.

Разрешается на станциях обслуживание двух постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов - непосредственно дежурным по станции. Перечень таких станций устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац второй пункта 188 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

На станциях, расположенных на участках с диспетчерской централизацией, ответственным за перевод и управление сигналами является поездной диспетчер.

189. Для контроля за работой дежурных стрелочного поста на станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста.

На станциях, перечень которых устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе. На центральные посты диспетчерской централизации и станционные посты централизации на станциях, кроме поездных диспетчеров или дежурных по станции, могут назначаться операторы поста централизации.

(абзац второй пункта 189 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

190. Перед приемом и отправлением поезда должны запираются стрелки, непосредственно входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные.

Перевод централизованных стрелок при приготовлении маршрута для приема и

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

191. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по станции или у старшего дежурного стрелочного поста, а оборудованных - в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по станции.

Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемо-отправочных путях промежуточных станций при занятии этих путей составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по станции. Порядок хранения ключей от других наиболее ответственных стрелок (ведущих на пути, выделенные для стоянки вагонов с разрядными грузами, восстановительных и пожарных поездов, стрелок между главными путями, улавливающих тупиков и т. п.) и перечень этих стрелок, съездов устанавливаются в техническо-распорядительном акте станции.

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

При маневровых передвижениях на станции с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с централизованного на местное управление, а также при производстве маневров на централизованных стрелках, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами, дежурными по паркам, дежурными по станциям, начальником станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими. Перечень станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац второй пункта 192 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе, убедиться в том, что стрелочный перевод не занят подвижным составом.

193. При необходимости выполнения работ по ремонту на стрелочном переводе сигналист или дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) может допустить к производству ремонта работников дистанции пути или дистанции сигнализации и связи только по разрешению дежурного по станции.

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

194. Стрелочные переводы на станционных путях, в том числе стрелочные переводы примыкающих путей, переданных в ведении других отраслей хозяйств и организаций, находятся в распоряжении начальника станции.

Стрелочные переводы на путях других отраслей хозяйств и организаций находятся в распоряжении начальников соответствующих подразделений железной дороги и

организаций.

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

195. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляется: нецентрализованных стрелочных переводов - обслуживающими их дежурными стрелочного поста; централизованных стрелочных переводов - работниками дистанции пути.

Порядок контроля технического состояния, чистки, смазывания, закрепления и замены отдельных болтов централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежурных стрелочного поста, устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац второй пункта 195 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Производство маневров

196. Маневры на станционных путях должны производиться по указанию только одного работника - дежурного по станции, маневрового диспетчера, дежурного по сортировочной горке или парку, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездного диспетчера. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте станции.

197. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи.

Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.

198. Запрещается машинисту локомотива производящему маневры, приводить в движение локомотив без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствами двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров перед выездом 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 выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.

Основные положения по использованию устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи при маневровой работе предусматривается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

199. Маневры производятся со скоростью не более:

60 км/ч - при следовании по свободным путям одиночных локомотивов и

локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами;

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

25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;

15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;

5 км/ч при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке;

3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам.

Скорость передвижений подвижного состава по вагонным весам в зависимости от конструкции весов устанавливается в техническо-распорядительном акте станции.

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

Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий согласно Правилам перевозок грузов, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с особой осторожностью в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

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

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

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

201. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода подвижного состава на перегон, производится с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов.

При невозможности постановки локомотива со стороны спуска маневры на таких путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на станциях, имеющих такие пути, устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

202. На станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в соответствии с инструкциями, утвержденными начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац первый пункта 202 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Запрещается производить маневры толчками и распускать с горки:

вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами),

сопровождающими грузы;

вагоны с грузами отдельных категорий в соответствии с Правилами перевозок грузов;

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

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

вагоны и специальный подвижной состав, имеющие трафарет «С горки не спускать».

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

203. Запрещается пропускать через сортировочные горки: груженные и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженные транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 тонн при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также подвижной состав, имеющий трафарет «Через горку не пропускать».

204. Подвижной состав на станционных путях должен устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками.

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

Порядок закрепления вагонов и составов устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе и указывается в техническо-распорядительном акте станции с учетом местных условий.

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

205. Вагоны с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности (в соответствии с Правилами перевозок грузов), при производстве маневров должны иметь покрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, не менее одного вагона с неопасным грузом или порожнего.

Вагоны с разрядными грузами и цистерны со сниженными газами при стоянке на станции вне поездов, за исключением находящихся под накоплением на путях сортировочных парков, должны устанавливаться на особых путях. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки.

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

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

206. Движением локомотива, производящего маневры, должен руководить только один работник - руководитель маневров (составитель поездов), ответственный за правильное их выполнение.

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;

формировать поезда в точном соответствии с требованиями настоящих Правил, инструкций и указаний ГАЖК;

организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, негабаритными и разрядными грузами, производить с особой осторожностью.

На станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы пути разделяются на маневровые районы.

На промежуточных станциях маневровая работа может производиться под руководством главного кондуктора или работника, который выполняет его обязанности.

Маневровыми передвижениями локомотива, не обслуживаемого составительской бригадой или главным кондуктором, руководит работник, имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста). Маневровые передвижения специального подвижного состава по станционным путям производятся в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

207. 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;

обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность подвижного состава.

208. Локомотивные бригады, работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондуктора и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на станции, указанный в техническо-распорядительном акте. Порядок ознакомления локомотивных и составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в техническо-распорядительном акте станций, устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(пункт 208 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Формирование поездов

209. Поезда должны формироваться в полном соответствии с настоящими Правилами, графиком движения и планом формирования поездов. Нормы веса и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю пути на участках обращения поездов и полезной длине приемо-отправочных путей на станциях этих участков, а на электрифицированных линиях - условиям электроснабжения.

Порядок формирования и пропуска длинносоставных, тяжеловесных, соединенных, а также повышенного веса и длины грузовых поездов устанавливается в соответствии с инструкцией председателя правления ГАЖК.

Нормы веса и длины дальних и местных пассажирских поездов и порядок

размещения вагонов в них указываются в книжках расписания движения поездов.

Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования длинносоставных пассажирских поездов в пределах Республики Узбекистан устанавливается приказом председателя правления ГАЖК, при пересечении с железными дорогами других государств по согласованию с администрациями дорог этих государств.

При постановке в поезд подвижного состава вес и длина его определяются по таблицам. Эти таблицы помещаются в книжках расписания движения поездов.

210. Запрещается ставить в поезда:

вагоны неисправные;

угрожающие безопасности движения и состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов;

вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;

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

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

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

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

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

платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных специальными инструкциями ГАЖК, вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;

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

порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями, вагоны для перевозки нефтебитума с неочищенными от битума колесными парами по кругу катания.

211. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего и местного сообщений не цельно - металлические вагоны служебно-технического назначения.

Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцевые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.

212. Не допускается ставить в пассажирские и почтово-багажные поезда:

вагоны с разрядными и опасными грузами;

вагоны с истекшими сроками периодического ремонта или с истекшими сроками единой технической ревизии.

В пассажирские поезда (кроме скоростных и скорых) могут быть поставлены с разрешения председателя правления ГАЖК – в пределах одной железной дороги, при следовании поезда в пределах двух и более железных дорог – по согласованию с железнодорожными администрациями стран СНГ, грузовые вагоны:

четырёхосные крытые;

цистерны для перевозки молока;

автономные рефрижераторные;

для перевозки живой рыбы.

При этом к пассажирскому поезду дальнего сообщения допускается прицеплять не

более одного грузового вагона или двухвагонной секции для перевозки живой рыбы, к поезду местного или пригородного сообщения – не более трех вагонов.

В почтово-багажные поезда допускается с разрешения ГАЖК ставить грузовые вагоны, указанные в настоящем пункте для прицепки к пассажирским поездам, а также специализированные вагоны: термосы, рефрижераторные пятивагонные секции и отдельные вагоны рефрижераторных секций, крытые четырехосные для легковесных грузов и цельнометаллические (ЦМГВ) в количестве не более шести вагонов. Допускается постанковка, при необходимости, в почтово-багажные поезда и других грузовых вагонов с разрешения и в соответствии с порядком, установленным председателем правления ГАЖК. Конструкция и техническое состояние прицепляемых грузовых вагонов и крепление в них грузов должны обеспечивать безопасное следование пассажирского, почтово – багажного поезда.

Скорость движения пассажирских и почтово-багажных поездов, в которые включен подвижной состав других конструкций и типов, не должна превышать скоростей, установленных для этого подвижного состава.

213. Размещение вагонов в почтово-багажных поездах производится в порядке, установленном для пассажирских поездов, а в грузо-пассажирских - в порядке, установленном для грузовых поездов.

214. Запрещается ставить в грузопассажирские поезда вагоны с разрядными и опасными грузами, а также порожние цистерны из-под сжиженных газов. Лишь в исключительных случаях на малодеятельных участках, где никакие другие поезда, кроме грузо-пассажирских, не обращаются, может допускаться постанковка в них вагонов с опасными (за исключением разрядных) грузами с разрешения и в соответствии с порядком, установленным председателем правления ГАЖК.

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

При формировании тяжеловесных и длинносоставных поездов порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда.

В сборных поездах вагоны подбираются группами по станциям назначения, а сборно-раздаточные вагоны ставятся одной группой.

Моторвагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой.

216. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой и должны иметь прикрытие от локомотива, открытого подвижного состава с рельсами, балками, бревнами и другими подобными грузами, которые могут сдвинуться при резких точках и остановках, и с хвоста поезда не менее одного вагона.

Порядок перевозки людей в грузовых поездах устанавливается ГАЖК (в пределах Республики Узбекистан).

217. Запрещается ставить в людские поезда вагоны с разрядными грузами и цистерны с кислотами, сжиженными газами и легковоспламеняющимися жидкостями (класса 3), а также порожние цистерны из-под сжиженных газов.

Порядок постанковки вагонов с разрядными грузами в воинские людские поезда следующие в пределах Республики Узбекистан устанавливается специальными положениями ГАЖК.

218. При постанковке в грузовые поезда вагоны, занятые людьми, а также вагоны с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности, должны иметь соответствующее прикрытие. В качестве прикрытия должны ставиться вагоны с неопасными грузами или порожние.

Порядок расположения в грузовых поездах вагонов, занятых людьми, а также вагонов с грузами отдельных категорий, требующими особой осторожности, и перечень таких грузов устанавливаются в Правилах перевозки грузов.

219. Порядок размещения и следования в поездах вагонов с негабаритными грузами и специального подвижного состава в пределах Республики Узбекистан устанавливается соответствующими инструкциями ГАЖК.

220. В хозяйственных поездах, следующих с работой на перегоне, для поезда кондукторов и руководителей работ должны ставиться вагоны с переходными площадками в соответствии с порядком, установленным начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(пункт 220 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Порядок включения тормозов в поезда

221. В зависимости от технического оснащения подвижного состава, в том числе специального подвижного состава, тормозными средствами ГАЖК устанавливает:

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

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

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

Указанные нормы и данные помещаются в книжках расписания движения поездов.

222. Установленные в графике скорости движения поездов по участкам согласовываются управлением путевого хозяйства, управлением организации перевозок, Центром сигнализации и связи, Центром электроснабжения и управлением по эксплуатации локомотивов, утверждается приказом председателя правления ГАЖК.

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

Пассажирские поезда должны эксплуатироваться на электропневматическом торможении. При включении в пассажирские поезда вагонов габарита РИЦ разрешается следование этих поездов на пневматическом торможении в соответствии с порядком, установленным ГАЖК.

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

Порядок совместного включения вагонов с автотормозами пассажирского и грузового типа в автотормозную сеть во всех поездах, а также порядок включения воздухораспределителей вагонов и локомотивов на соответствующий режим торможения устанавливаются ГАЖК.

В грузовые и хозяйственные поезда может ставиться подвижной состав с пролетной магистралью, но не более 8 осей в одной группе, а в хвосте поезда перед последними двумя вагонами - не более 4 осей.

Последние два вагона должны иметь исправно действующие включенные тормоза.

224. Опробование автотормозов в поездах производится:

а) полное с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов:

на станциях формирования перед отправлением поезда;

после смены локомотива. Если участок обращения локомотивов более 600 км, кроме того, должно быть произведено полное опробование автотормозов грузового поезда на одной из станций, где производится смена локомотивных бригад и имеется пункт технического обслуживания вагонов. Перечень таких станций устанавливается ГАЖК;

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

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

перед затяжными спусками 0,018 и круче полное опробование производится с десятиминутной выдержкой в заторможенном состоянии. Перечень таких станций устанавливается председателем правления ГАЖК.

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

б) сокращенное с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов:

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

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

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

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

в грузовых поездах, если при стоянке поезда произошло самопроизвольное срабатывание автотормозов или изменение плотности более чем на 20 % от указанной в справке формы ВУ-45;

в грузовых поездах после стоянки поезда более 30 минут.

Сокращенное опробование электропневматических тормозов производится в пунктах смены локомотива, локомотивных бригад и при прицепке вагонов с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне.

После производства полного или сокращенного опробования тормозов, кроме того, в пути следования должна производиться проверка действия тормозов в порядке, установленном соответствующей инструкцией ГАЖК.

225. После полного опробования автотормозов в поезде осмотрщик вагонов вручает машинисту ведущего локомотива справку установленной ГАЖК формы об обеспеченности поезда тормозами и исправном их действии. В справке на поезд указывается и номер хвостового вагона.

О каждом полном опробовании автотормозов в моторвагонных поездах делается запись в специальной книге.

При каждом сокращенном опробовании автотормозов осмотрщик вагонов, а где эта

должность не предусмотрена, дежурный по станции, главный кондуктор или составитель поездов делает отметку о сокращенном опробовании автотормозов (включая отметку о произошедшем изменении состава) в имеющейся у машиниста справке о тормозах.

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

На станции, где не предусмотрены должности осмотрщиков вагонов, к проверке действия автотормозов в пассажирских поездах привлекаются проводники вагонов, а в грузовых - работники, обученные выполнению операций по опробованию автотормозов (перечень должностей устанавливается председателем правления ГАЖК).

Порядок включения в автотормозную сеть вагонов в поездах повышенного веса и длины, а также порядок опробования автотормозов в таких поездах устанавливаются соответствующей инструкцией ГАЖК.

226. Для проверки (с расшифровкой скоростемерных лент) режимов управления тормозами в поездах должны применяться тормозоиспытательные вагоны. Порядок проверки устанавливается: для грузовых и местных пассажирских поездов, и пассажирских поездов дальнего сообщения – председателем правления ГАЖК.

Снаряжение и обслуживание поездов

227. Пассажирские, почтово-багажные, грузопассажирские, воинские и людские поезда снабжаются противопожарными средствами, средствами оказания первой медицинской помощи.

Составы пассажирских поездов оборудуются радиостанциями УКВ-диапазона для связи с машинистом поезда.

Нормы обеспечения поездов перечисленными средствами утверждаются ГАЖК.

228. Локомотивы должны быть снабжены радиостанциями, средствами пожаротушения и подъема подвижного состава на путь, необходимыми сигнальными приборами, инструментами и другим инвентарем по нормам, утвержденным ГАЖК.

Специальный самоходный подвижной состав должен быть снабжен приборами, устройствами и инвентарем в соответствии с перечнем и нормами, установленными ГАЖК.

Локомотивы и моторвагонные поезда, кроме того, должны быть снабжены четырьмя тормозными башмаками на случай необходимости закрепления состава на перегоне.

На участках с уклоном круче 0,012 порядок закрепления состава грузового и грузопассажирского поезда на перегоне в случае порчи автотормозов устанавливается председателем правления ГАЖК.

229. Поезд обслуживается локомотивной бригадой.

Пассажирский поезд, кроме того, обслуживается проводниками вагонов и другими работниками в соответствии с указаниями ГАЖК.

На поезда, с которыми производится маневровая работа на промежуточных станциях, для руководства этой работой по разработанному указанию начальника регионального железнодорожного узла ГАЖК может назначаться главный кондуктор (составитель поездов) или кондукторская (составительская) бригада. Руководство передвижением хозяйственных поездов на перегоне осуществляется руководителем работ или лицом, им уполномоченным. Обязанности этих работников определяются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

(абзац третий пункта 229 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ)

«Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

Для отдыха локомотивных бригад и кондукторов в пунктах оборота должны быть специальные помещения.

Постановка локомотивов в поезда

230. Действующие электровозы и тепловозы ставятся в голове поезда и управляются машинистом из передней кабины. Тепловозы, имеющие одну кабину управления, и паровозы ставятся в голове поезда для движения передним ходом.

В поездах, которые следуют с двумя или тремя действующими локомотивами по всему участку обращения, в голове поезда ставится локомотив, имеющий более мощные компрессоры (паровоздушные насосы). Порядок постановки действующих локомотивов в поездах повышенного веса и длины, а также прицепка к поездам действующих локомотивов, которые следуют на часть участка, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются председателем правления ГАЖК.

Для маневровых передвижений локомотивов с двумя и более кабинами управления или работающих по системе многих единиц председатель правления ГАЖК в зависимости от местных условий устанавливает порядок управления локомотивом, обеспечивающий безопасность движения и людей.

Локомотивы, занятые на поездной работе, и специальный самоходный подвижной состав, должны эксплуатироваться в пределах участков обращения. В исключительных случаях пропуск локомотивов на незакрепленные участки разрешается ГАЖК.

231. Движение задним ходом локомотивов, имеющих одну кабину управления, допускается только:

- в поездах пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных, передаточных и вывозных;
- при следовании по подъездным и соединительным путям;
- при производстве маневров;
- при следовании вторым локомотивом при двойной тяге;
- при отправлении поезда со станций, где нет устройств для поворота локомотивов;
- при возвращении с поездом обратно на станцию отправления после подталкивания;
- при подталкивании поездов из одного пункта в оба направления, а также при подталкивании поездов в пределах станций;
- при выводе поезда с перегона вспомогательным локомотивом;
- при следовании без вагонов.

232. Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда и включаться в них в соответствии с инструкцией ГАЖК, а за пределы компании по согласованию с железнодорожными администрациями дорог проследования.

Недействующие локомотивы могут ставиться вслед за ведущим локомотивом при следовании по двум и более железным дорогам в количестве, согласованном с железнодорожными администрациями дорог проследования, а в пределах компании - председателем ГАЖК.

Глава 16. Движение поездов

Общие требования

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

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

Запрещается давать оперативные указания о движении поездов на участке помимо поездного диспетчера.

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

На станциях в зависимости от путевого развития может быть несколько дежурных по станции, постам или паркам, 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 или парку указываются в техническо-распорядительном акте станции.

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

235. Каждый пассажирский, почтово-багажный, грузопассажирский и людской поезд должен приниматься, как правило, на определенный путь, а грузовые поезда - на определенные группы путей.

Поезда, не имеющие остановки на станции, должны пропускаться, как правило, по главным путям.

Порядок использования путей для приема и отправления поездов должен быть указан в техническо-распорядительном акте станции.

236. Дежурный по станции обязан обеспечивать наличие свободных путей для своевременного приема поездов. За всякую не вызванную необходимостью задержку поезда у закрытого входного сигнала дежурный по станции несет ответственность.

Запрещается занимать приемо-отправочные пути отдельными вагонами или группами вагонов, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под погрузку, выгрузку, ремонт и другие операции.

На промежуточных станциях временное занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами или группами вагонов может быть допущено по разрешению поездного диспетчера.

Запрещается занимать улавливающие тупики любым подвижным составом, а предохранительные тупики - пассажирскими и грузовыми вагонами, занятыми людьми, грузовыми вагонами с разрядными и другими опасными грузами.

237. Начальник станции обязан контролировать работу дежурных по станции, операторов поста централизации, сигналистов и дежурных стрелочного поста по выполнению операций, связанных с приемом и отправлением поездов и производством маневров, особенно в условиях нарушения нормальной работы устройств СЦБ. Начальник станции должен так организовать работу дежурных по станции, чтобы при безусловном обеспечении безопасности движения не допускались задержки поездов.

Помещение дежурного по станции должно быть изолировано.

Правом входа в помещение дежурного по станции пользуются только начальник станции, лица, непосредственно работающие или выполняющие свои должностные

обязанности совместно с дежурным по станции, и работники, контролирующие действия дежурного по станции и исправность приборов управления.

На станциях, где не предусмотрены в штате работники управления организации перевозок, операции по приему и отправлению поездов, производству маневров, техническому обслуживанию стрелочных переводов, обслуживанию пассажиров, приему и выдаче грузов выполняются работниками других отраслей хозяйства в порядке, установленном председателем правления ГАЖК.

Прием поездов

238. Прием поездов на станцию должен производиться на свободные пути, предназначенные для этого технико-распорядительным актом станции, и только при открытом входном сигнале, а пассажирских поездов, кроме того, на пути, оборудованные путевыми устройствами автоматической локомотивной сигнализации. Порядок, обеспечивающий безопасность движения пассажирских поездов при приеме на пути, не оборудованные этими устройствами, устанавливается председателем правления ГАЖК.

На отдельных станциях при длине пути, достаточной для установки двух моторвагонных поездов, разрешается разделять путь маршрутным светофором на два участка, на которые могут приниматься эти поезда.

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

Одновременный прием двух моторвагонных поездов с противоположного направления на такой путь запрещается.

Перечень станций, на которых допускается прием моторвагонных поездов на отдельные участки пути, и порядок, обеспечивающий безопасность пассажиров и безопасность движения поездов, устанавливаются председателем правления ГАЖК.

Установленный для этих станций порядок приема моторвагонных поездов разрешается также использовать при приеме на станцию одиночных локомотивов и дрезин несъемного типа.

Для приема на станцию подталкивающих локомотивов, и локомотивов, следующих в расположенное на станции депо, или локомотивов, следующих из депо под составы поездов, могут устанавливаться определенные участки путей. Станции и порядок приема, обеспечивающий безопасность движения, определяются начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац седьмой пункта 238 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

В необходимых случаях допускается прием восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного подвижного состава, а также хозяйственных поездов (при производстве работ с закрытием перегона) на свободные участки станционных путей. Порядок приема этих поездов, обеспечивающий безопасность движения, устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

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

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

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

240. Не допускается прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора. Прием поезда на станцию при запрещающем показании или погасших основных огнях входного светофора может быть осуществлен по пригласительному сигналу, по специальному разрешению дежурного по станции только в исключительных случаях и в соответствии с порядком, предусмотренным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Скорость следования поезда при приеме на станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению дежурного по станции должна быть не более 20 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

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

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

242. Одновременный прием на станцию поездов противоположных направлений запрещается, если подход к станции хотя бы с одной стороны расположен на затяжном спуске и при этом маршрут приема со стороны, противоположной этому спуску, не изолирован от маршрута приема другого поезда (предохранительным тупиком или взаимным расположением путей).

На промежуточных станциях двухпутных и многопутных линий одновременный прием поездов противоположных направлений, кроме того, запрещается, когда продолжение маршрута приема поезда, следующего со стороны, имеющей на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006, пересекает маршрут приема пассажирского, почтово-багажного, грузопассажирского или людского поезда.

На станциях, где не допускается одновременный прием поездов, в случае их одновременного подхода первым принимается поезд, для которого условия остановки у закрытого входного сигнала или трогания с места менее благоприятны.

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

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

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

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

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

На станциях, где пути приема поездов удалены или где по местным условиям дежурный по станции не может встречать поезда, их должны встречать сигналисты или дежурные стрелочного поста.

В прибытии поезда на станцию в полном составе дежурный по станции убеждается по докладу сигналиста, дежурного стрелочного поста или лично, а на станциях с централизацией стрелок (участках, не оборудованных автоматической блокировкой) - и по докладу других работников, назначенных начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац третий пункта 244 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

После прибытия на станцию пассажирского, почтово-багажного, людского или грузопассажирского поезда дежурный по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - поездной диспетчер принимает необходимые меры, направленные на обеспечение безопасности этих поездов, предусмотренные в техническо-распорядительном акте станции.

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

Перечень станций, где дежурные по станции могут не встречать поезда, и условия обеспечения безопасности движения при приеме поездов устанавливаются начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац шестой пункта 244 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

245. Время фактического прибытия или проследования каждого поезда и его номер дежурный по станции обязан отметить в журнале движения поездов и немедленно сообщить дежурному по соседней станции, отправившей поезд, и поездному диспетчеру, и, кроме того, обеспечить передачу соответствующей информации в автоматизированную систему управления.

На участках и интенсивным движением порядок передачи сведений о прибытии и отправлении поездов устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Отправление поездов

246. 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, оборудованных автоблокировкой, поезда отправляются по указанию поездного диспетчера без предварительного согласия дежурного по соседней станции после освобождения первого блок - участка.

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

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

247. 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 другое разрешение на занятие перегона.

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

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

Разрешением на занятие перегона для машиниста отправляющегося поезда является разрешающее показание выходного светофора, а при его неисправности или при отправлении поезда с путей, где не имеется выходных светофоров, - письменное разрешение установленной формы, приказ дежурного по станции, переданный по радиосвязи, или жезл.

Машинисту пассажирского и почтово-багажного поезда запрещается отправляться со станции ранее времени, установленного расписанием, а также проследовать безостановочно станцию, где по расписанию предусмотрена остановка для посадки и высадки пассажиров.

На отдельных пунктах, где остановка пассажирского или почтово-багажного поезда предусмотрена для выполнения технологических операций (скрещение, обгон) и не предназначена для посадки, высадки пассажиров и погрузки, выгрузки багажа и почты, она по указанию поездного диспетчера, передаваемому машинисту и дежурному по станции, может быть сокращена или отменена.

В служебных расписаниях движения поездов такие остановки отмечаются особым знаком, а в афишах и расписаниях, издаваемых для пассажиров, эти остановки не показываются.

249. Запрещается дежурному по станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, поездному диспетчеру открывать выходной светофор или давать другое разрешение на занятие перегона, не убедившись в том, что маршрут для отправления поезда готов, стрелки заперты, маневры на стрелках маршрута отправления прекращены, техническое обслуживание и коммерческий осмотр состава закончены. При отправлении поездов со станций их формирования, станций, где к составу поезда производилась прицепка и отцепка вагонов, или станций, где предусмотрена замена сигнальных дисков, обозначающих хвост поезда, дежурный по станции перед открытием выходного светофора или выдачей машинисту локомотива, специального самоходного подвижного состава разрешения на занятие перегона должен также убедиться в наличии поездного сигнала на последнем вагоне.

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.

При нарушении графика движения поездов дежурный по станции перед открытием выходного светофора поезду, следующему за пассажирским, почтово-багажным, людским или грузопассажирским, уведомляет машиниста о следовании за пассажирским поездом.

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

250. При отправлении поезда со станционных путей при запрещающем показании выходного светофора, а также с путей, не имеющих выходных светофоров, запрещается машинисту ведущего локомотива, при разрешении 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, парку, оператором поста централизации, дежурным стрелочного поста, сигналистом или главным кондуктором (составителем поездов) Порядок подачи сигнала отправления устанавливается начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац первый пункта 250 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

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

Проводники вагонов пассажирского поезда при наличии препятствия к безопасному следованию должны немедленно принять меры к его остановке.

В случае остановки на перегоне пассажирского поезда (кроме моторвагонного) из-за применения стоп-крана или вследствие самопроизвольного торможения проводники должны осмотреть обслуживаемые ими вагоны и при необходимости немедленно подать сигнал остановки в сторону локомотива. При остановке моторвагонного поезда на перегоне помощник машиниста обязан выяснить причину и доложить машинисту. В остальных поездах при такой остановке помощник машиниста должен осмотреть поезд, выяснить, в полном ли он составе по номеру последнего вагона, и проверить наличие поездного сигнала на этом вагоне.

Движение пассажирского поезда возобновляется после снятия сигналов остановки всеми проводниками вагонов, а остальных поездов - по докладу помощника машиниста.

Порядок приведения поезда в движение на перегоне в других случаях остановки, не предусмотренной графиком движения (для посадки или высадки людей, погрузки или выгрузки грузов), устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

251. Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту ведущего локомотива дежурным по станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по посту, парку, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или главного кондуктора (составителя поездов).

Машинист обязан убедиться в правильности полученного разрешения на занятие перегона.

Порядок вручения машинистам локомотивов разрешений на занятие перегона, обеспечивающий безопасность движения, указывается в техническо-распорядительном акте станции.

252. Одновременное отправление и прием на станцию поезда, следующего в том же

направлении, запрещается, если подход к станции со стороны принимаемого поезда расположен на затяжном спуске и при этом маршрут принимаемого поезда не изолирован от маршрута отправляемого (предохранительным тупиком или взаимным расположением приемо-отправочных путей).

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

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

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

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 начальником регионального железнодорожного узла ГАЖК.

(абзац пятый пункта 253 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

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

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

254. Ответственность за правильность формирования поезда несут работники станции.

Работники станции перед отправлением поезда должны в точном соответствии с технологическим процессом работы станции, технико-распорядительным актом, графиком движения и планом формирования поездов проверить правильность формирования поезда, правильность и прочность крепления грузов на открытом подвижном составе, убедиться, что сохранность грузов полностью обеспечена, поезд имеет установленные сигналы и снабжен необходимым поездным инвентарем.

Техническое обслуживание поездных сигнальных приборов, обозначающих хвост грузовых и грузо-пассажирских поездов, навешивание сигнальных приборов на эти поезда и снятие их возлагаются на работников пунктов технического обслуживания вагонов.

Порядок проверки поезда и ответственность соответствующих работников станции в зависимости от местных условий устанавливаются начальником управления организации перевозок ГАЖК.

255. На все грузовые вагоны и грузопассажирские поезда на станциях формирования перед отправлением поезда машинисту ведущего локомотива выдаются натуральный лист установленной ГАЖК формы и перевозочные документы в запечатанном виде. Запрещается отправлять поезда, в составе которых имеются вагоны без перевозочных документов.

На поезда, в которых имеется главный кондуктор (составитель поездов), натуральный лист и перевозочные документы выдаются ему. В этом случае главный кондуктор

(составитель поездов) обязан ознакомить машиниста по натурному листу с составом отправляемого поезда.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками станции должны вноситься соответствующие изменения. На все пассажирские (кроме моторвагонных) и почтово-багажные поезда натурный лист поезда вручается начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда.

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

Средства сигнализации и связи при движении поездов

257. Основными средствами сигнализации и связи при движении поездов являются автоматическая и полуавтоматическая путевые блокировки.

При организации двустороннего движения на двухпутных и многопутных перегонах, оборудованных автоблокировкой в одном направлении, движение поездов в противоположном направлении (по неправильному пути) может осуществляться по сигналам локомотивных светофоров.

На отдельных участках может применяться как самостоятельное средство сигнализации и связи автоматическая локомотивная сигнализация.

На малодеятельных участках и подъездных путях в качестве средств связи при движении поездов допускается применять электрожезловую систему и телефон.

В исключительных условиях по указанию начальника управления организации перевозок ГАЖК допускается отправлять поезда с разграничением временем.

На каждом пути межстанционного перегона одновременно может действовать одно средство сигнализации и связи.

Порядок организации движения поездов при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, при следовании по сигналам локомотивных светофоров, при электрожезловой системе и телефонных средствах связи, а также порядок отправления поездов с разграничением временем устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

258. На отдельных малодеятельных участках и подъездных путях движение поездов допускается:

по приказам поездного диспетчера, передаваемым непосредственно машинисту ведущего локомотива по поездной радиосвязи;

при посредстве одного жезла;

при посредстве одного локомотива.

Перечень участков и подъездных путей и порядок организации движения поездов при этих средствах связи устанавливаются председателем правления ГАЖК.

259. При автоматической блокировке:

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

б) как исключение, на проходных светофорах (кроме находящихся перед входными светофорами), расположенных на затяжных подъемах, допускается в каждом отдельном случае с разрешения председателя правления ГАЖК 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 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановить его, если встретится препятствие для дальнейшего движения;

в) после остановки поезда перед проходным светофором с красным огнем, а также с непонятным показанием или погасшим, если машинист видит или знает, что впереди лежащий блок-участок занят поездом, ему запрещается продолжать движение до тех пор, пока блок-участок не освободится. Если машинист не знает о нахождении на впереди лежащем блок-участке поезда, он должен после остановки отпустить автотормоза и, если за это время на светофоре не появится разрешающего огня, вести поезд до следующего светофора со скоростью не более 20 км/ч с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

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

В случае, когда после проследования в установленном порядке проходного светофора с запрещающим показанием на локомотивном светофоре появится разрешающее показание, машинист может следовать, руководствуясь показанием локомотивного светофора, но со скоростью не более 40 км/ч до следующего светофора.

При наличии разрешающего огня на локомотивном светофоре проходные светофоры с погасшим огнем разрешается проследовать безостановочно, руководствуясь показанием локомотивного светофора.

260. 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 по блок-аппарату от дежурного по соседней станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия или переключить блок-систему на соответствующее направление движения.

261. При автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи: разрешением на занятие первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора; разрешением на занятие следующего блок-участка служит разрешающее показание локомотивного светофора.

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

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

Порядок движения поездов

262. Максимальные допускаемые на сети железной дороги Республики Узбекистан скорости движения пассажирских и грузовых поездов в зависимости от конструкции пути и типов подвижного состава устанавливаются председателем правления ГАЖК.

Скорости движения поездов по перегонам и станциям устанавливаются председателем правления ГАЖК и предусматриваются в графике движения поездов. При этом скорость движения на боковые пути по стрелочным переводам с крестовиной марки

1/11 и круче должна быть не более 40 км/ч, по стрелочным переводам марки 1/9 пассажирских поездов - не более 25 км/ч, по переводам из рельсов типа Р65 с крестовиной марки 1/11 - не более 50 км/ч, по симметричным стрелочным переводам с крестовиной марки 1/11 - не более 70 км/ч, по переводам с крестовиной марки 1/18 - не более 80 км/ч.

Скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем не должна превышать 60 км/ч для пассажирских и грузовых поездов.

Светофор с одним желтым (немигающим) огнем, расположенным на участке, оборудованном автоблокировкой, на расстоянии менее требуемого тормозного пути от следующего светофора, а на участке, не оборудованном автоблокировкой, расположенный от основного сигнала на расстоянии менее тормозного пути при полном служебном торможении, разрешается проследовать со скоростью, не более установленной председателем правления ГАЖК.

Скорость движения поезда вагонами вперед допускается не более 25 км/ч; для хозяйственных поездов при наличии радиосвязи на локомотиве и путевой машине в зависимости от конструкции путевых машин, восстановительных и пожарных поездов - не более 40 км/ч. Скорость следования снегоочистителей устанавливается председателем правления ГАЖК в соответствии с паспортными данными на эти машины и поезда.

(абзац пятый пункта 262 изменен в соответствии с указанием начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 27 января 2003 года №1/6-7-02)

При приеме на тупиковые станционные пути скорость движения поезда в начале пути приема должна быть не более 25 км/ч.

Скорость движения моторвагонного поезда при приеме на свободный участок пути, когда следующий участок этого пути занят другим моторвагонным поездом, допускается не более 20 км/ч.

Скорость движения по месту, требующему уменьшения скорости, должна соответствовать указанной в предупреждении или приказе председателя ГАЖК, а при отсутствии этих указаний - не более 25 км/ч.

263. В случаях когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

Предупреждения выдаются:

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

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

при неисправности путевых устройств автоматической сигнализации;

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

при работе на двухпутном перегоне снегоочистителя, балластера, путеукладчика, подъемного крана, щебнеочистительной и других машин;

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

при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановки поезда в пути, а также когда необходимо предупредить локомотивные бригады об особых

условиях следования поезда.

Выдача предупреждений на поезда производится в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

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

Порядок организации движения поездов на участках трех – или четырехниточного пути (при сплетении путей) устанавливается председателем правления ГАЖК.

265. Для регулирования движения поездов по приказу поездного диспетчера может применяться отправление поездов по неправильному пути.

Отправление пассажирских поездов по неправильному пути допускается лишь как исключение в каждом отдельном случае по приказу сменного заместителя начальника ЕДЦ.

Меры обеспечения безопасности движения при следовании по неправильному пути устанавливаются Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

266. При необходимости может применяться соединение поездов и следование их соединенными с действующими локомотивами в голове каждого из этих поездов.

Организация движения таких поездов устанавливается соответствующей инструкцией ГАЖК.

267. Следование поездов вагонами вперед допускается:

при движении на подъездные пути и обратно;

при движении хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов.

В голове такого поезда ставится вагон с переходной площадкой, обращенной в сторону направления движения, на которой должен находиться работник, обязанный следить за свободностью пути и при угрозе безопасности движения или жизни людей принимать меры к остановке поезда.

Порядок вождения поездов машинистами локомотивов и моторвагонных поездов

268. Машинист обязан:

хорошо знать конструкцию локомотива (моторвагонного поезда), профиль обслуживаемого участка, расположение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение, иметь расписание движения поездов;

при приемке локомотива (моторвагонного поезда), убедиться в его исправности, обратив особое внимание на действие тормозов, песочниц и радиосвязи, а по записи в журнале технического состояния локомотива убедиться в исправном действии автоматической локомотивной сигнализации и автостопа;

проверить наличие сигнальных принадлежностей, противопожарных средств;

обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения.

269. После прицепки локомотива к составу поезда, машинист обязан:

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

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

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

ознакомиться по натурному листу с составом грузового и грузопассажирского

поезда - наличием вагонов, занятых людьми, грузами отдельных категорий, названных в Правилах перевозок грузов по железным дорогам и Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, а также открытого подвижного состава.

Если локомотив оснащен радиостанцией с индивидуальным вызовом, установить присвоенный номер поезда на пульте управления радиостанцией.

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

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

270. При ведении поезда машинист и его помощник обязаны:

следить за свободностью пути, сигналами, сигнальными указателями и знаками, выполнять их требования и повторять друг другу все сигналы, подаваемые светофорами, сигналы остановки и уменьшения скорости, подаваемые с пути и поезда;

следить за состоянием и целостью поезда, а на электрифицированных участках, кроме того, и за состоянием контактной сети; наблюдать за показаниями приборов, контролирующими бесперебойность и безопасность работы локомотива;

обеспечивать рациональное использование мощности локомотива при экономном расходовании электроэнергии и топлива;

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

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

При необходимости остановки на станции машинист обязан остановить поезд, не проезжая выходного светофора (при его отсутствии - предельного столбика) пути приема. При этом локомотив грузового поезда должен быть остановлен у выходного сигнала (при его отсутствии - у предельного столбика). Не доезжая до них, машинист может остановить поезд только, если убедится через дежурного по станции по поездной радиосвязи, что весь состав установлен в границах полезной длины пути приема.

В случаях обнаружения в пути следования неисправности светофоров автоблокировки, повреждения пути, контактной сети и других сооружений и устройств, неисправности в поездах, следующих по смежным путям, машинист обязан сообщить об этом дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру. При наличии поездной радиосвязи сообщение об этих неисправностях машинист должен передать по радио дежурному по ближайшей станции или поезвному диспетчеру, а при необходимости и машинисту поезда, следующего по смежному пути.

271. 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 в магистрали ниже норм, установленных ГАЖК;

при запрещающих показаниях постоянных сигналов уменьшения скорости и других

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

проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку (во избежание остановки на ней локомотива), со скоростью не менее 20 км/ч;

при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда;

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

272. В пути следования машинисту запрещается:

превышать скорости, установленные настоящими Правилами, приказом председателя правления ГАЖК, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов;

отвлекаться от управления локомотивом, моторвагонным поездом, его обслуживания и наблюдения за сигналами и состоянием пути;

отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу;

отправляться на перегон при отказе на локомотиве, тягового оборудования, обеспечивающего ведение поезда и невозможности устранения причины отказа.

273. Движением поезда управляет машинист ведущего локомотива. Машинисты других, в том числе подталкивающего, локомотивов обязаны подчиняться всем указаниям и сигналам машиниста ведущего локомотива и повторять их.

Порядок работы подталкивающих локомотивов устанавливается инструкциями, утвержденными председателем правления ГАЖК.

274. Запрещается проезд в рабочей кабине локомотива лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением кондукторов (составительской бригады), а также должностных лиц, имеющих разрешение, выдаваемое в соответствии с порядком установленным ГАЖК, но не более двух человек одновременно.

Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне

275. При вынужденной остановке поезда на перегоне машинист обязан:
остановить поезд по возможности на площадке и прямом участке пути, если не требуется экстренной остановки;

привести в действие автотормоза поезда и вспомогательный тормоз локомотива;

немедленно объявить по радиосвязи об остановке машиниста локомотивов и моторвагонных поездов, следующих по перегону, и дежурным по станциям, ограничивающим перегон, которые должны немедленно доложить об этом поездному диспетчеру, а также сообщить начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда по радиосвязи УКВ-диапазона;

если остановка не связана с задержкой поезда у светофора с запрещающим показанием, выяснить ее причины и возможность дальнейшего следования.

если движение поезда не может быть возобновлено в течении 20 и более минут, и нет возможности удержать поезд на месте на автотормозах, привести в действие ручной тормоз локомотива, и подать сигнал для приведения в действие имеющихся в составе ручных тормозов (проводниками пассажирских вагонов, кондукторами, руководителем

работ в хозяйственном поезде). В поездах, где таких работников нет, помощник машиниста должен уложить под колеса имеющиеся на локомотиве тормозные башмаки, а при недостатке их, кроме того, привести в действие ручные тормоза вагонов в количестве и в соответствии с порядком, установленным председателем правления ГАЖК;

дополнительно сообщить по поездной радиосвязи дежурному по станции или поезвному диспетчеру о причинах остановки и необходимых мерах по ликвидации возникших препятствий для движения. При неисправности поездной радиосвязи сообщение дежурному по станции или поезвному диспетчер передать с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь (через помощника машиниста, кондуктора, проводника пассажирского вагона, руководителя работ в хозяйственном поезде);

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

276. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится:

пассажирского - при затребовании восстановительного или пожарного поезда, а также вспомогательного локомотива - немедленно после вызова;

если поезд был отправлен при перерыве действия всех средств сигнализации и связи, - немедленно после остановки поезда.

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

Порядок ограждения устанавливается Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан, а порядок действия работников - Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

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

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

В этом случае впереди осаживаемого поезда должен находиться работник локомотивной бригады, главный кондуктор или руководитель работ в хозяйственном поезде. Скорость осаживания поезда должна быть не более 5 км/ч.

Осаживание не допускается:

пассажирских поездов;

на перегонах, оборудованных автоблокировкой или автоматической локомотивной сигнализацией;

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

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

При остановке на подъеме поезда, вес которого превышает норму по условиям трогания с места на данном подъеме и осаживание которого не допускается, машинист должен немедленно затребовать вспомогательный локомотив, Перечень таких мест и весовых норм устанавливается приказом председателя правления ГАЖК.

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

280. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, он выводится с перегона вспомогательным локомотивом в соответствии с порядком, установленным Инструкцией по движению поездов и маневровой работе. В этой Инструкции устанавливается и порядок действия локомотивных бригад при разрыве поезда.

На участках, оборудованных автоблокировкой и поездной радиосвязью, для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду может быть использован локомотив следом идущего грузового поезда и в исключительных случаях разрешается производить подталкивание следом идущим поездом нормального веса и длины.

При вынужденной остановке на перегоне моторвагонного поезда и невозможности его дальнейшего самостоятельного движения разрешается прицеплять к нему следом идущий моторвагонный поезд для вывода сдвоенным составом на станцию.

281. Если затребован восстановительный или пожарный поезд, а также вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд не может начать движение, пока не придет затребованная помощь или не будет дано соответствующее разрешение на движение.

Порядок затребования, назначения и движения восстановительных или пожарных поездов и вспомогательных локомотивов, а также порядок соединения на перегонах двух моторвагонных поездов и их дальнейшего следования устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе.

Движение съемных подвижных единиц

282. Движение съемных подвижных единиц производится без выдачи поездных документов на право занятия перегона. На перегонах, имеющих тоннели или большие мосты, а также сложные условия плана и профиля, порядок движения съемных единиц устанавливается председателем правления ГАЖК. Движение съемных единиц не должно вызывать нарушения следования поездов по расписанию.

Все съемные подвижные единицы должны иметь оси с электрической изоляцией.

Порядок движения съемных подвижных единиц устанавливается Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан.

РАЗДЕЛ 5. ТЕРМИНЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ В ПРАВИЛАХ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН

Автоматическая локомотивная сигнализация. Сигнальные приборы, помещенные в кабине машиниста локомотива, и путевое оборудование, автоматически передающее сигналы путевых светофоров, к которым приближается поезд.

(абзац первый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Блок-участок. Часть межстанционного перегона при автоблокировке или при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи, ограниченная проходными светофорами (границами блок-участков) или проходным светофором (границей блок-участка) и станцией.

Боковой путь. Путь при следовании на который подвижной состав отклоняется по стрелочному переводу.

Ведение поезда с особой бдительностью. Постоянное, повышенное внимание локомотивной бригады к условиям следования поезда.

Вагоны грузовые. Вагоны, предназначенные для перевозки грузов. К ним относятся крытые вагоны, полувагоны, платформы, цистерны, специализированные вагоны для перевозки грузов: вагоны бункерного типа, термосы, рефрижераторные вагоны (включая автономные рефрижераторные вагоны), хопперы (включая зерновозы, цементовозы, минераловозы), транспортеры, контейнеровозы, а также специальные вагоны грузового типа.

(абзац пятый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Вагоны пассажирские. Вагоны, предназначенные для перевозки пассажиров. К этим вагонам относятся также почтовые, багажные, вагоны-рестораны, служебно-технические (служебные, клубы, санитарные, испытательные и измерительные, лаборатории и другие специальные вагоны пассажирского типа).

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 подъездного пути (для поездов, следующих по всему перегону, отдельным пунктом не является).

Высокоскоростное движение пассажирских поездов. Движение пассажирских поездов со скоростями в интервалах, км/ч: 201-250.

(раздел 5 дополнен абзацем девятым в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 15 июля 2011 года № 150)

Габарит погрузки. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен размещаться груз (с учетом упаковки и крепления) на открытом железнодорожном подвижном составе при нахождении его на прямом горизонтальном пути и совпадении в одной вертикальной плоскости продольных осей железнодорожного подвижного состава и пути.

(абзац десятый раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Габарит железнодорожного подвижного состава. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, в котором, не выходя наружу, должен

помещаться установленный на прямом горизонтальном пути при наиболее неблагоприятном положении в колее и отсутствии боковых наклонов и динамических колебаний как порожний, так и груженный, как новый, так и имеющий максимальные нормируемые износы железнодорожный подвижной состав.

(абзац одиннадцатый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Габарит приближения строений. Предельное поперечное (перпендикулярное оси пути) очертание, внутрь которого не должны заходить никакие части сооружений и устройств. Исключение могут составлять лишь устройства, предназначенные для непосредственного взаимодействия их с железнодорожным подвижным составом (вагонные замедлители в рабочем состоянии, контактные провода с деталями крепления, поворачивающаяся часть колонки при наборе воды и др.).

(абзац двенадцатый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Главные пути. Пути перегонов, а также пути станций, являющиеся непосредственным продолжением путей прилегающих перегонов и, как правило, не имеющие отклонения на стрелочных переводах.

Дежурный по железнодорожной станции. Сменный помощник начальника станции, единолично распоряжающийся приемом, отправлением и пропуском поездов, а также другими передвижениями подвижного состава по главным и приемо-отправочным путям станции (а где нет маневрового диспетчера - и по остальным путям).

(абзац четырнадцатый раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Индекс грузового поезда. Специальный код, состоящий из 10 цифр, присваиваемый всем грузовым поездам на станции их формирования. Первые четыре цифры – единая сетевая разметка (ЕСР) станции формирования поезда, следующие две – порядковый номер состава, сформированного на этой станции, а последние четыре – ЕСР станции назначения поезда.

Интенсивное движение поездов. Размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 50 пар и однопутных - более 24 пар в сутки.

Контактная сеть. Совокупность проводов, конструкций и оборудования, обеспечивающих передачу электрической энергии от тяговых подстанций к токоприемникам электроподвижного состава.

Локомотивы. Единицы железнодорожного подвижного состава, к которым относятся электровозы, тепловозы, газотурбовозы, паровозы.

(абзац восемнадцатый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Локомотивная бригада. Работники, назначаемые для обслуживания локомотивов, а также моторвагонных поездов.

Малодейтельные участки. Участки с размерами движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику не более 8 пар в сутки.

Маневровый состав. Группа вагонов, сцепленных между собой и с локомотивом, производящим маневры. Локомотив, сцепленный с одним вагоном, также рассматривается как маневровый состав.

(абзац двадцать первый раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Межпостовой перегон. Перегон, ограниченный путевыми постами или путевым постом и станцией.

Межстанционный перегон. Перегон, ограниченный станциями, разъездами и обгонными пунктами.

Моторвагонный подвижной состав. Моторные и немоторные вагоны, соединенные в секции, из которых формируются моторвагонные пассажирские поезда (электropоезда, дизель-поезда, дизель-электropоезда и автомотрисы (рельсовые автобусы)), предназначенные для перевозки пассажиров и багажа.

(абзац двадцать четвертый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Нейтральная вставка. Участок контактной подвески между двумя воздушными промежутками (изолирующими сопряжениями), на котором нормально отсутствует напряжение. Нейтральная вставка выполняется так, что при прохождении токоприемников электropодвижного состава обеспечивается электрическая изоляция сопрягаемых участков.

(абзац двадцать пятый раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Обгонный пункт. Раздельный пункт на двухпутных участках, имеющий путевое развитие, допускающее обгон поездов и в необходимых случаях - перевод поезда с одного главного пути на другой.

(абзац двадцать шестой раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Окно. Время, в течении которого прекращается движение поездов по перегону, отдельным путям перегона или станции для производства ремонтно-строительных работ.

Особо интенсивное движение поездов. Размеры движения пассажирских и грузовых поездов (в сумме) по графику на двухпутных участках более 100 пар и на однопутных - более 48 пар в сутки.

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

Охранная стрелка. Стрелка, устанавливаемая при приготовлении маршрута приема или отправления в положение, исключающее возможность выхода подвижного состава на подготовленный маршрут.

Пассажирский остановочный пункт. Пункт на перегоне, не имеющий путевого развития, предназначенный для посадки и высадки пассажиров (раздельным пунктом не является).

Перегон. Часть железнодорожной инфраструктуры, ограниченная смежными станциями, разъездами, обгонными пунктами или путевыми постами.

(абзац тридцать второй раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Железнодорожный переезд. Место пересечения железнодорожных путей в одном уровне автомобильными дорогами и трамвайными путями.

(абзац тридцать третий раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Железнодорожный подвижной состав. Локомотивы, вагоны грузовые, вагоны пассажирские, моторвагонный подвижной состав и специальный самоходный подвижной состав.

(абзац тридцать четвертый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Подталкивающий локомотив. Локомотив, назначаемый в помощь ведущему локомотиву на отдельных перегонах или части перегона (в хвосте поезда).

Железнодорожный подъездной путь. Железнодорожный путь, предназначенный для обслуживания отдельных предприятий, организаций и определенных грузоотправителей и грузополучателей, связанный с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей, и принадлежащий железной дороге или организации.

(абзац тридцать шестой раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Поезд. Сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами или моторными вагонами, имеющий установленные сигналы. Локомотивы без вагонов, моторные вагоны и специальный самоходный подвижной состав, отправляемые на перегон, рассматриваются как поезд.

(абзац тридцать седьмой раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Поезд грузопассажирский. Формируется на малодеятельных участках из грузовых и пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки грузов и пассажиров.

Поезд грузовой длинносоставный. Грузовой поезд, длина которого (в условных вагонах) превышает максимальную норму, установленную графиком движения на участке следования этого поезда.

Поезд грузовой повышенного веса. Грузовой поезд весом более 6 тысяч тонн с одним или несколькими действующими локомотивами – в голове состава, в голове и хвосте, в голове и последней трети состава.

(абзац сороковой раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Поезд грузовой повышенной длины. Грузовой поезд, длина которого 350 осей и более.

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

Поезд грузовой тяжеловесный. Грузовой поезд, вес которого для соответствующих серий локомотивов на 100 тонн и более превышает установленную графиком движения весовую норму на участке следования этого поезда.

Поезд людской. Грузовой поезд, в котором находится 10 и более вагонов, занятых людьми.

Поезд пассажирский. Поезд для перевозки пассажиров, багажа и почты, сформированный из пассажирских вагонов. По видам сообщения пассажирские поезда делятся на дальние, следующие на расстояние свыше 700 км, местные - до 700 км и пригородные - до 200 км.

(в абзац сорок пятый раздела 5 внесено изменение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Поезд пассажирский длинносоставный. Пассажирский поезд, длина которого превышает установленную схемой формирования данного поезда.

Поезд пассажирский повышенной длины. Пассажирский поезд, имеющий в составе 20 и более вагонов.

Поезд пассажирский соединенный. Поезд, составленный из двух пассажирских поездов, сцепленных между собой, с действующими локомотивами в голове каждого поезда.

Поезд почтово-багажный. Формируется из вагонов пассажирских и грузовых, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных вагонов пассажирских для перевозки пассажиров.

(абзац сорок девятый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Поездные сигналы. Сигналы, применяемые для обозначения поездов, локомотивов и других подвижных единиц.

Предохранительный тупик. Тупиковый путь, предназначенный для предупреждения выхода подвижного состава на маршруты следования поездов.

Путевой знак. Постоянный указатель профиля и протяженности железнодорожных путей.

(в абзаце пятьдесят втором раздела 5 внесено изменение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Путевой пост. Раздельный пункт на участке железнодорожной инфраструктуры линиях, не имеющий путевого развития (блокпост при полуавтоматической блокировке, пост примыкания на однопутном перегоне с двухпутной вставкой, предузловой пост и т. п.).

(в абзаце пятьдесят третьем раздела 5 внесено изменение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Пути специального назначения. Предохранительные и улавливающие тупики и железнодорожные подъездные пути на перегонах и станциях.

(абзац пятьдесят четвертый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Раздельный пункт. Пункт, разделяющий участок железнодорожной инфраструктуры на перегоны или блок-участки.

(в абзаце пятьдесят пятом раздела 5 внесено изменение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Разъезды. Раздельный пункт на однопутных участках, имеющий путевое развитие, предназначенное для скрещения и обгона поездов.

(в абзаце пятьдесят шестом раздела 5 внесено изменение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Рефрижераторный поезд. Поезд, сформированный из рефрижераторных вагонов.

Руководитель маневров. Работник, непосредственно руководящий действиями всех лиц, участвующих в маневрах, без указания которого машинист локомотива, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не имеет права приводить локомотив, специальный самоходный подвижной состав, в движение.

(абзац пятьдесят восьмой раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

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 или передается сообщение.

(абзац шестидесятый раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Сигнальный знак. Условный видимый знак, при помощи которого подается приказ или указание определенной категории работников. К сигнальным знакам относятся предельные столбики, знаки, указывающие границы станции, подачи свистка, отключения и включения тока и др.

Скоростное движение пассажирских поездов. Движение пассажирских поездов со

скоростями в интервалах, км/ч: 141-160 и 161-200.

(раздел 5 дополнен абзацем шестьдесят вторым в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 15 июля 2011 года № 150)

Специальный подвижной состав. Несъемные подвижные единицы на железнодорожном ходу.

(абзац шестьдесят третий раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Спуск затяжной. Спуск при следующих значениях крутизны и протяженности:

Крутизна	Протяженность
От 0,008 до 0,010	8 км и более
Более 0,010 до 0,014	6 км и более
Более 0,014 до 0,017	5 км и более
Более 0,017 до 0,020	4 км и более
Более 0,020 и круче	2 км и более

Спуск руководящий. Наибольший по крутизне спуск (с учетом сопротивления кривых) протяжением не менее тормозного пути.

Станция. Раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее производить операции по приему, отправлению, скрещению и обгону поездов, операции по приему, выдаче грузов, багажа и грузобагажа и обслуживанию пассажиров, а при развитых путевых устройствах - маневровую работу по расформированию и формированию поездов и технические операции с поездами.

(в абзац шестьдесят шестой раздела 5 внесено дополнение приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Примечание. В тексте Правил во всех случаях, когда говорится о раздельных пунктах, имеющих путевое развитие или обслуживаемых дежурными работниками (станция, разъезд, обгонный пункт, путевой пост), применены общие термины "Станция" или "Дежурный по станции", за исключением мест, где по характеру требований необходимо указать точно, о каких именно раздельных пунктах идет речь.

Станционный пост централизации. Пост на станции, в котором сосредоточено управление группой централизованных стрелок и сигналов.

Станционные пути. Железнодорожные пути, расположенные в границах станции и включающие следующие пути: главные, приемо-отправочные, сортировочные, погрузочно-выгрузочные, вытяжные, дёповские (локомотивного и вагонного хозяйств), соединительные (соединяющие отдельные парки на станции, ведущие к контейнерным пунктам, топливным складам, базам, сортировочным платформам, к пунктам очистки, промывки, дезинфекции вагонов, ремонта подвижного состава и производства других операций), горочные пути, пути стоянки.

(абзац шестьдесят девятый раздела 5 в редакции приказа начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Стрелка. Часть стрелочного перевода, состоящая из рамных рельсов, острияков и переводного механизма. При наличии крестовины с подвижным сердечником в понятие стрелки входит и крестовина.

Стрелка нецентрализованная. Стрелка, острияки которой переводятся вручную при помощи переводного механизма непосредственно у стрелки.

Стрелка централизованная. Стрелка, острияки которой (а при наличии крестовины с подвижным сердечником и сердечник) переводятся специальными устройствами, управляемыми с 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.

Стрелочный район. Группа смежных стрелочных постов, находящихся под контролем одного старшего дежурного стрелочного поста.

Съемные подвижные единицы. Съемные дрезины, ремонтные вышки на электрифицированных участках, путевые вагончики, путеизмерительные, дефектоскопные и другие тележки и подвижные единицы, которые могут быть сняты с пути обслуживающими их работниками вручную.

Торможение служебное. Торможение ступенями любой величины для плавного снижения скорости или остановки поезда в заранее предусмотренном месте.

Торможение экстренное. Торможение, применяемое для немедленной остановки поезда путем экстренной разрядки магистрали и реализации максимальной тормозной силы.

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.

Участок железнодорожной линии. Отрезок железнодорожной линии, полностью обеспечивающий продвижение по его путям железнодорожного подвижного состава в соответствии с их назначением.

Железнодорожная инфраструктура. Комплекс железнодорожных технологических устройств, сооружений и оборудования, полностью обеспечивающий продвижение по нему поездов от одного пункта назначения до другого, включая операции по формированию, расформированию, обороту, техническому обслуживанию железнодорожного подвижного состава.

Самоходный специальный железнодорожный подвижной состав. Мотовозы, дрезины, специальные автотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников организаций к месту работы, железнодорожно-строительные машины, имеющие автономный двигатель с тяговым приводом в транспортном режиме.

(раздел 5 дополнен абзацами восемьдесят вторым - восемьдесят четвертым приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 02 октября 2012 года № 130)

Дополнения
к Правилам технической эксплуатации
железных дорог Республики Узбекистан
на участках обращения скоростных пассажирских поездов
со скоростями более 140 km/h до 200 km/h

Глава I. Общие положения

1. Нормы и требования настоящих Дополнений к ПТЭ Республики Узбекистан (далее – Дополнения к ПТЭ) применяются при техническом обслуживании и эксплуатации сооружений и устройств пути, электроснабжения, СЦБ и связи, других сооружений и устройств, подвижного состава на железнодорожных путях АЖК «Ўзбекистон темир йўллари», при совмещенном движении грузовых, пассажирских и скоростных пассажирских поездов со скоростями в интервалах, km/h: 141 - 160 и 161 - 200.

2. Настоящие Дополнения к ПТЭ разработаны в соответствии с:

Правилами технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан (ПТЭ)*;

Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан (ИСИ) *;

Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан (ИДП) *;

нормативными актами и иными нормативно-техническими документами в части норм и требований, связанных с реализацией скоростей пассажирских поездов в интервалах, km/h: 141 - 160 и 161 - 200 при совмещенном их движении с грузовыми поездами, приведенными в настоящих Дополнениях к ПТЭ.

3. Настоящие Дополнения к ПТЭ устанавливают дополнительные требования для сооружений, устройств и подвижного состава на скоростных участках железных дорог, где обращаются скоростные пассажирские поезда.

4. Перед введением скоростного движения пассажирских поездов путь, подвижной состав, устройства электроснабжения, связи и СЦБ, другие сооружения и устройства должны быть приведены в состояние, обеспечивающее движение скоростных пассажирских поездов с наибольшими установленными скоростями.

5. Скоростное движение пассажирских поездов требует реконструкции верхнего строения пути, комплексной реконструкции железнодорожной инфраструктуры, которые предусматривают усиление железнодорожного пути и инфраструктуры автоматики и телемеханики, электроснабжения и связи при изменении условий эксплуатации,

* Признаны не нуждающимися в Государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Республики Узбекистан от 27.08.2001 г. № 20-15-205/11);

* Признана не нуждающейся в Государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Республики Узбекистан от 09.11.2001 г. № 20-15-273/20);

* Признана не нуждающейся в Государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Республики Узбекистан от 13.11.2001 г. № 20-15-279/20);

повышение их надежности и улучшение важнейших эксплуатационных и технико-экономических показателей.

6. Требования настоящих Дополнений к ПТЭ обязательны для выполнения всеми подразделениями и работниками ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари», причастными к техническому обслуживанию и эксплуатации скоростного пассажирского подвижного состава и участков железной дороги, на которых обращаются скоростные пассажирские поезда. Указанные работники должны быть обучены и проверены в знании требований настоящих Дополнений к ПТЭ.

7. Проверка работников в знании требований настоящих Дополнений к ПТЭ проводится комиссией ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари» (кроме работников поездных бригад, вагонов - ресторанов и вагонов - дизель - электростанций). Порядок проведения проверки знаний и объем требуемых знаний для каждой должности (профессии) устанавливается ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

Испытания в знании настоящих Дополнений к ПТЭ проводятся:
 при введении настоящих Дополнений к ПТЭ в действие;
 при переводе работника на участок обращения скоростных пассажирских поездов;
 при назначении на должность, связанную с техническим обслуживанием и эксплуатацией сооружений, устройств, подвижного состава и организацией движения на участках обращения скоростных пассажирских поездов, одновременно со сдачей испытаний по ПТЭ, другим нормативным актам и должностным инструкциям;
 периодически, одновременно со сдачей испытаний по ПТЭ РУ, другим нормативным актам и должностным инструкциям.

Глава II. Основные термины

8. Основные термины, применяемые в настоящих Дополнениях к ПТЭ, означают следующее:

«скоростное движение пассажирских поездов» - движение пассажирских поездов со скоростями в интервалах, km/h: 141 - 160 и 161 – 200;

«скоростной пассажирский поезд» - пассажирский поезд, обращающийся со скоростями, соответствующими скоростному движению пассажирских поездов;

«скоростная линия» - железнодорожная линия, на которой обращаются скоростные поезда;

«скоростной участок железной дороги» - участок железной дороги, на котором установлены скорости движения пассажирских поездов 141 - 160 и 61 - 200 km/h;

«совмещенное движение поездов» – движение на одном участке железной дороги грузовых и пассажирских поездов.

Глава III. Сооружения и устройства железнодорожного пути, электроснабжения, СЦБ и связи

§ 1. Продольный профиль и план пути

9. Продольный профиль и план пути участков железных дорог для скоростного движения должны отвечать требованиям нормативных документов, действующих на территории Республики Узбекистан.

10. Наибольшие скорости движения поездов по существующим кривым в зависимости от структуры поездопотока устанавливаются исходя из не превышения:

непогашенного поперечного ускорения $0,7 \text{ m/s}^2$ для пассажирского поезда и $0,3 \text{ m/s}^2$ для грузового поезда.

скорости нарастания непогашенного поперечного ускорения не более $0,4 \text{ m/s}^3$.

В трудных условиях, где уположение кривых не может быть выполнено без переустройства земляного полотна, допускается с разрешения ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари» увеличение поперечного непогашенного ускорения для скоростных поездов до $1,0 \text{ m/s}^2$.

11. Расчетное возвышение наружного рельса в кривых на скоростных участках определяется ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари». При этом, принятое расчетное возвышение округляется до 5 мм, а максимальное значение возвышения не должно превышать 150 мм.

12. Все круговые кривые с прямыми участками, а также составные кривые разных радиусов должны сопрягаться переходными кривыми, длина которых зависит от скорости движения, радиуса кривых и возвышения наружного рельса.

13. План и профиль главных путей скоростных участков должны подвергаться периодическим инструментальным проверкам до и после проведения путевых работ, связанных с изменением плана и профиля пути.

§ 2. Земляное полотно

14. До введения скоростного движения должны быть устранены все дефекты и деформации земляного полотна, проведены при необходимости его усиление или капитальный ремонт, включая обустройства. Все противодеформационные сооружения должны быть освидетельствованы, отремонтированы, восстановлены или заменены в соответствии с проектом.

15. Техническое обслуживание земляного полотна на участках скоростного движения осуществляется в соответствии с Инструкцией по текущему содержанию железнодорожного пути, Инструкцией по содержанию земляного полотна железнодорожного пути и другими нормативными документами, действующими на территории Республики Узбекистан.

16. Сроки и порядок осмотров земляного полотна на скоростных участках устанавливаются в порядке, определенном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари» в соответствии с классификацией железнодорожных путей.

В случаях возникновения в процессе эксплуатации недопустимых просадок пути (превышающие величины, приведенные в таблице 1 настоящего параграфа), выплесков, выпучивания откосов, оседания обочин, трещин в грунтах и признаков других деформаций, угрожающих безопасности движения поездов, выявленных при проверке пути путеизмерительным вагоном, должно быть проведено усиление или капитальный ремонт земляного полотна и его обустройств по индивидуальному проекту.

До проведения этих работ скорости движения поездов должны быть ограничены, в соответствии с требованиями инструкции по расшифровке лент путеизмерительных вагонов.

Таблица 1

Скорость, km /h	Предельные допуски по параметрам рельсовой колеи, mm					
	сужение	уширение	уровень	перекосы	просадки	разность стрел
141-161-200	8	16	20	16	18	25

17. Все участки земляного полотна, на которых в процессе скоростного движения пассажирских поездов выявились деформации, должны быть на учете в дистанциях пути и находиться под постоянным надзором их работников с периодичностью осмотров, устанавливаемой управлением путевого хозяйства ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

В весенний период при оттаивании грунта и осенний в начале промерзания частота проверок состояния пути вагоном-путеизмерителем увеличивается до одного раза в неделю при проходе его в дневное время в сопровождении начальника дистанции пути или его заместителя.

Содержание и надзор земляного полотна на участках, где возможно проявление опасных физико-геологических процессов, а также имеются защитные и укрепительные сооружения, производится в соответствии с местными инструкциями, утверждаемыми управлением путевого хозяйства. Перечень таких участков утверждается ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

18. Ремонт или усиление земляного полотна и его обустройств необходимо проводить в сочетании с комплексом работ по капитальному и среднему ремонтам пути или других работ, проводимых при подготовке линии к введению скоростного движения. В случаях, когда объемы или виды работ по ремонту или усилению земляного полотна не сочетаются с технологией ремонта верхнего строения пути, они должны быть выполнены до проведения указанных работ.

19. Все работы по капитальному ремонту земляного полотна и его обустройств, за исключением мелких, выполняемых в порядке текущего содержания, должны производиться по специально разработанным проектам, составляемым на основании результатов инженерно-геологического обследования. В отчете об инженерно-геологическом обследовании линии дается оценка состояния каждого объекта земляного полотна с заключением о его надежности при реализации скоростного движения поездов.

20. При усилении земляного полотна должны быть выполнены работы по:

приведению его поперечных профилей в соответствии с требованиями по общей и местной устойчивости и размещению балластного слоя с сохранением обочин шириной не менее 0,5 м;

обеспечению круглогодичного гарантированного отвода поверхностных и грунтовых вод от железнодорожного пути;

созданию защитных слоев, гарантирующих требуемую несущую способность основной площадки во все сезоны года;

удалению с поверхности земляного полотна накопившихся засорителей, препятствующих быстрому стоку воды (атмосферных осадков, весеннего снеготаяния).

21. При капитальном ремонте земляного полотна должны быть выполнены работы:

устраняющие деформации основной площадки, в том числе балластные углубления в виде балластных корыт, лож, мешков;

ликвидирующие просадки, снижающие стабильность верхнего строения пути и устойчивость опор контактной сети;

обеспечивающие общую и местную устойчивость откосов насыпей и выемок в местах, где происходили ранее сплывы и оползания, а также имеется возможность их появления по прогнозам инженерно-геологического обследования;

защищающие земляное полотно от неблагоприятных проявлений физико-геологических процессов, в том числе от оползней, скальных обвалов, снежных лавин, размывов.

22. При инженерно-геологическом обследовании должны быть выявлены хозяйственные и промышленные объекты и их коммуникации, которые могут угрожать целостности земляного полотна при аварийных ситуациях (тепловые сети, магистральные

трубопроводы, возведенные или сооружаемые плотины, отстойники промышленных вод, котлованы различного назначения и другие объекты). В заключении об инженерно-геологическом обследовании должны быть указаны меры предупреждения и способы наблюдения за разрушающими воздействиями при эксплуатации таких объектов, а также возникновении на них аварийных ситуаций. Последствия повреждений земляного полотна должны устраняться при восстановительных работах незамедлительно.

23. При проектировании продольного профиля пути с понижением существующих отметок должна быть проверена возможность возникновения просадок пути, при вероятности их появления в проекте должны быть предусмотрены меры по недопущению деформаций.

24. На участках железной дороги, реконструируемых с переносом одного или обоих путей на новую трассу, земляное полотно проектируют в соответствии с требованиями «Ведомственных технических указаний по проектированию земляного полотна дорог колеи 1520 мм».

§ 3. Верхнее строение главных путей

25. На перегонах и железнодорожных станциях (далее – станции) скоростных участков, за исключением стрелочных переводов, должны укладываться новые термоупрочненные рельсы типа Р65, соответствующие условиям скоростного движения, и сваренные в рельсосварочных поездах электроконтактным способом из рельсов длиной 25 метров в плети длиной не менее 700 м, которые после укладки в путь в плановом порядке должны свариваться в плети длиной до длины блок-участка в соответствии с техническими указаниями по устройству, укладке, содержанию и ремонту бесстыкового пути.

26. На участках пути, где осуществляется скоростное движение пассажирских поездов, должны применяться железобетонные шпалы.

Эпюра шпал 1840 штук на 1 km в прямых и кривых с радиусом более 1200 m и 2000 штук на 1 km в кривых меньших радиусов.

27. Промежуточные рельсовые скрепления должны быть с упругими клеммами. Допускается на участках скоростного движения пассажирских поездов до переукладки рельсошпальной решетки применение скреплений типа КБ с жесткими клеммами.

28. Железобетонные шпалы должны укладываться на слой щебня фракций 25 - 60 mm, толщиной не менее 35 см. Подушка под щебнем толщиной не менее 15 см - из песчано-гравийной смеси или щебня фракций 5 - 25 mm. Вместо подушки может быть уложен защитный слой из полимерных материалов. Плечо балластной призмы - не менее 45 см, заложение откосов 1:1,5.

29. Стрелочные переводы должны быть типа Р65 марки не круче 1/11 с гибкими острьями и крестовиной с непрерывной поверхностью катания. Остряки, рамные рельсы, усовики и подвижные сердечники должны быть термоупрочненными.

Стрелочные переводы должны укладываться на щебеночный балласт по нормам, предусмотренным в пункте 28 настоящего параграфа.

30. Стрелочные переводы должны оборудоваться в плановом порядке внешними замыкателями острьяков и подвижных сердечников, стационарными устройствами очистки от снега и льда.

Устройства должны давать возможность отбора мощности для питания электроисполнительного путевого инструмента.

31. На скоростных участках должно предусматриваться выполнение путевых работ, предусмотренных перечнем основных работ управления путевого хозяйства ГАЖК «Узбекистон темир йуллари».

Замена рельсошпальной решетки с соответствующим видом ремонта должна производиться с периодичностью не более 20 лет.

Назначение километров к соответствующему виду ремонта осуществляется с учетом их фактического состояния в соответствии с требованиями пунктов 25–28 настоящего параграфа.

В промежутке между заменой рельсошпальной решетки с соответствующим видом ремонта должна производиться сплошная смена рельсов и металлических частей стрелочных переводов.

32. Ремонтные работы на участках скоростного движения поездов выполняются с применением путевых машин тяжелого типа в соответствии с технологическими процессами, разработанными управлением путевого хозяйства ГАЖК «Узбекистон темир йуллари» и согласованными с ГИ «Узгосжелдорнадзор».

33. После каждой сплошной замены рельсов должна производиться их профилактическая шлифовка, которая периодически повторяется, при этом неровности на поверхности катания головки рельса на базе измерений 1,5 м не должны превышать 0,3 мм, а в эксплуатации не должны превышать норм, установленных пунктом 36 настоящего параграфа (таблица 2).

Таблица 2

№ п.п.	Характеристика износа, неровности	Размерность	Значение
1.	Приведенный износ	mm	8,0
2.	Боковой износ	mm	6,0
3.	Вертикальная ступенька в стыке	mm	1,0
4.	Глубина волнообразной неровности (при длине ее до 1 м) или выбоины	mm	1,0
5.	Провисание концов, включая смятие и седловины	mm	1,5

34. На участках обращения скоростных пассажирских поездов работники путевого хозяйства осуществляют проверки и осмотры пути в порядке, установленном управлением путевого хозяйства ГАЖК «Узбекистон темир йуллари».

35. На станциях, где скорости пассажирских поездов установлены более 140 km/h, комиссионные осмотры главных путей и стрелочных переводов, лежащих на них, должны производиться два раза в месяц.

36. При содержании пути нормы износа головки рельсов типа Р65 и неровности на поверхности их катания не должны превышать значений, приведенных в таблице 2, а нормы износа металлических частей стрелочных переводов - значений, приведенных в таблице 3 настоящего параграфа.

Таблица 3

№ п.п.	Части стрелочного перевода	Наибольший допускаемый износ, mm	
		вертикальный	боковой
1.	Рамные рельсы	5.0	5.0

2.	Остряки	5.0	5.0
3.	Сердечник (в сечении 40 mm)	5.0	-
4.	Усовик	5.0	-

37. Для контроля положения пути в плане и профиле и приведения их к проектным параметрам на скоростной линии в плановом порядке должна внедряться система реперов.

38. На участках обращения скоростных пассажирских поездов предельные допуски по параметрам рельсовой колеи при проверке путеизмерительными вагонами устанавливаются согласно таблице 1 параграфа 2 настоящей главы.

39. При обнаружении неисправностей, превышающих указанные пределы, скорости движения должны ограничиваться в соответствии с нормативами, установленными ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

40. Для обеспечения надежной работы пути, устройств контактной сети, СЦБ и связи должны ежедневно предоставляться предусматриваемые в графике движения поездов технологические "окна".

§ 4. Искусственные сооружения

41. Техническое обслуживание и эксплуатация искусственных сооружений должны осуществляться в соответствии с Инструкцией по содержанию искусственных сооружений с учетом приведенных дополнительных требований к сооружениям, по которым осуществляется движение скоростных пассажирских поездов.

42. На мостах должен укладываться преимущественно бесстыковой путь с термоупрочненными рельсами типа Р65, соответствующие условиям скоростного движения, на железобетонных мостах на щебеночном балласте с железобетонными шпалами, на металлических мостах на мостовые брусья. Количество шпал на 1 km должно быть не менее, чем на прилегающих участках главных путей. Ширина плеча балластной призмы должна быть не менее 40 см, толщина балласта под шпалой в подрельсовой зоне - 30 см с допусками +5 см. При меньшей ширине плеча балластной призмы подошвы шпал должны быть расположены не менее чем на 10 см ниже бортиков балластных корыт, при этом допускается их наращивание на высоту до 200 mm.

43. Мосты должны иметь грузоподъемность не ниже III категории согласно руководству по пропуску подвижного состава по железнодорожным мостам. Наибольшие эквивалентные нагрузки и классы скоростных пассажирских поездов определяют по паспортным данным подвижного состава.

Значения динамических коэффициентов скоростных поездов рассчитывают по формулам действующих нормативных документов.

44. Вертикальный упругий прогиб пролетных строений мостов не должен превышать предельно-допустимых значений.

45. Стрела подъема рельсового пути на металлических разрезных и крайних пролетах неразрезных пролетных строений мостов должна быть в пределах 1/2500-1/3000, а в средних пролетах неразрезных систем 1/5000-1/6000 величины расчетного пролета.

До сплошной смены мостовых брусьев разрешается сохранять существующий подъем рельсового пути со стрелой не более 1/2000 величины пролета. На пролетных строениях с ездой на балласте длиной до 30 m строительный подъем разрешается не устраивать, за исключением случаев, предусмотренных в проекте на их изготовление. Понижение отметок рельсового пути на пролетных строениях по сравнению с участками над опорами не допускается.

46. Бесстыковой рельсовый путь на мостах следует укладывать в соответствии с Техническими указаниями по устройству, укладке и содержанию бесстыкового пути. При температурных пролетах мостов более 66 м при бесстыковом пути необходимо укладывать уравнивательные приборы. Устройство бесстыкового пути без уравнивательных приборов при температурных пролетах более 66 м допускается по проектам, утвержденным управлением путевого хозяйства ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари». Для уменьшения напряжений в рельсовом пути от деформаций пролетных строений клеммы рельсовых креплений на части длины пролетных строений должны иметь укороченные лапки в соответствии с Техническими указаниями по устройству, укладке и содержанию бесстыкового пути.

47. На мостах, где требуется укладка охранных приспособлений, должны применяться контруголки сечением 160x160x16 мм и противоугольные (охранные) уголки.

48. При необходимости укладки уравнивательных приборов применяют уравнивательные приборы типа Р65, при этом вертикальный износ рамных рельсов и острижков более 4 мм не допускается.

49. При реконструкции и капитальных ремонтах искусственных сооружений предпочтение должно отдаваться пролетным строениям с устройством пути на балласте.

50. Скорость пассажирских поездов более 140 км/ч устанавливается после обкатки пути и его стабилизации. До проведения динамических испытаний скорости движения поездов при безбалластной конструкции пути, звеньевом пути и при наличии уравнивательных приборов устанавливаются по нормативам ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

§ 5. Электрификация и электроснабжение

51. Схема тягового электроснабжения должна иметь двустороннее питание контактной сети с параллельным соединением подвесок главных путей; количество параллельных соединений определяется расчетом с учетом обеспечения работоспособности защит от токов короткого замыкания. При этом на межподстанционной зоне максимальное количество пунктов параллельного соединения должно быть не более двух, постов секционирования - не более одного.

52. Схемы питания системы тягового электроснабжения в период пропуска скоростного электроподвижного состава должны обеспечивать заданный уровень напряжения на токоприемниках, а именно:

при скоростях движения 141 - 200 км/ч:

на переменном токе - не менее 21 кВ и не более 29 кВ;

При пропуске скоростного подвижного состава не допускается изменение схем питания для проведения профилактических и ремонтных работ.

53. Техническое обслуживание контактной сети при скорости движения электроподвижного состава до 200 км/ч производится в соответствии с требованиями Правил устройства и технической эксплуатации контактной сети электрифицированных железных дорог. При этом, на участках скоростного движения поездов контактная подвеска должна быть компенсированной.

54. При эксплуатации контактной сети должны осуществляться объезды с осмотром контактной сети перегонов и главных путей станций в установленном порядке ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

55. Нормы и требования на эксплуатацию контактной сети с компенсированной подвеской устанавливаются ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

56. Высота подвески контактного провода над уровнем верха головок рельсов на перегонах и станциях должна быть 6250 mm, а в пределах искусственных сооружений - 5750 mm.

Наибольший зигзаг контактного провода от оси токоприемника у опор с учетом горизонтальных и вертикальных перемещений фиксаторов не должен превышать в кривых 450 mm, на прямых 300 mm.

57. Конструкции воздушных стрелок должны гарантировать надежный проход по ним токоприемников.

58. На скоростных линиях конструктивное выполнение нейтральных вставок в местах разделения фаз питания должно осуществляться с применением устройств, обеспечивающих автоматическое включение потребления тягового тока на электроподвижном составе.

59. Все виды производимых работ должны предусматривать полное восстановление технических характеристик устройств с учетом настоящих требований, а также дальнейшее повышение надежности работы устройств.

При временном восстановлении контактной сети, при необходимости, вводится ограничение скорости движения поездов или пропуск электроподвижного состава с опущенными токоприемниками.

§ 6. СЦБ и связь

60. Перегоны и станции, расположенные на участках железных дорог, на которых обращаются пассажирские поезда со скоростью более 140 до 200 km/h, должны быть оборудованы:

автоматической блокировкой, автоматической локомотивной сигнализацией с автостопом АЛСН, многозначной АЛС, электрической централизацией стрелок и сигналов, микропроцессорными устройствами диспетчерской централизации или диспетчерского контроля, устройствами автоматического выявления неисправных вагонов, видами связи и радиосвязи в соответствии с ПТЭ.

Системы автоматического управления движением поездов, автоматизированных рабочих мест, система автоматического управления торможением поезда (САУТ) должны внедряться в плановом порядке.

61. В устройствах электрической централизации замыкание маршрутов должно осуществляться за два или три блок-участка приближения, суммарная длина которых должна быть не менее тормозного пути экстренного торможения при скорости 200 km/h.

62. На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной или четырехзначной сигнализацией и АЛСН, движение пассажирских поездов со скоростью более 140 до 160 km/h должно осуществляться по сигналам путевых и локомотивных светофоров с остановкой перед закрытым светофором при применении служебного торможения после смены зеленого огня локомотивного светофора на желтый. Движение со скоростью более 160 km/h должно осуществляться по сигналам путевых и локомотивных светофоров многозначной АЛС.

63. На участках с четырехзначной автоблокировкой допускается передавать кодовый сигнал желтого огня как перед путевым светофором с одним желтым огнем, так и перед светофором с одним желтым и одним зеленым огнями, горящими одновременно. При этом длины блок-участков должны удовлетворять следующим требованиям:

суммарная длина трех смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути, определенного для данного места при служебном торможении и максимальной

реализуемой скорости, а также не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств АЛС-ЕН на тормозную систему поезда до остановки поезда перед светофором с запрещающим показанием. При этом в тормозном пути служебного торможения необходимо учитывать путь, проходимый поездом за время смены показания локомотивного светофора с зеленого на желтый, равное 6 секундам, и восприятие ее машинистом, равное 3 секундам, то есть суммарно - 9 секунд;

суммарная длина двух смежных блок-участков должна быть не менее тормозного пути служебного торможения, необходимого для снижения максимальной реализуемой скорости движения в данном месте пути до установленной скорости проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем с учетом расстояния, проходимого поездом за время 9 секунд;

длина каждого блок-участка должна быть не менее тормозного пути при полном служебном торможении, определенного от установленной скорости проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем, и кроме того, не менее тормозного пути при экстренном торможении с учетом пути, проходимого поездом за время, необходимое для воздействия устройств АЛС-ЕН на тормозную систему поезда, до полной остановки поезда перед светофором с запрещающим показанием.

64. На пригородных участках с интенсивным движением поездов, оборудованных автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, скорость движения пассажирских поездов устанавливается ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари» в соответствии с расчетами тормозных путей.

65. Для пассажирских поездов, обращающихся со скоростью более 140 km/h, скорость проследования светофора с одним желтым (немигающим) огнем должна устанавливаться не более 100 km/h.

66. Электрические рельсовые цепи на перегонах и станциях по маршрутам движения поездов со скоростью более 140 km/h должны быть оборудованы дублирующими стыковыми соединителями (медными или другими, аналогичными им по техническим характеристикам).

67. Ответвления стрелочных участков главных путей (за исключением спаренных стрелок съездов) оборудуются дополнительными путевыми реле и дублирующими стыковыми соединителями.

68. Исправность действия автоматической локомотивной сигнализации и поездной радиосвязи должна проверяться вагоном-лабораторией не реже одного раза в квартал.

§ 7. Ограждающие и защитные сооружения и устройства

69. Ограждение в местах организованного пешеходного движения должно иметь проходы. Пешеходные дорожки через железнодорожные пути в этих случаях должны оборудоваться щитами с предупредительными надписями и охраняться в момент прохода скоростного пассажирского поезда работниками военизированной охраны.

70. Порядок содержания защитных и ограждающих сооружений устанавливается приказом председателя правления ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

§ 8. Переезды

71. На скоростных участках пересечения железнодорожных путей с автомобильными дорогами в одном уровне (переезды) должны быть оборудованы устройствами ограждения переездов (УЗП).

72. Устройство и оборудование переездов должны соответствовать требованиям Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов, а также требованиям настоящей главы.

73. При несоответствии требованиям, изложенным в настоящих Дополнениях к ПТЭ, переезды должны переустраиваться до введения скоростного движения пассажирских поездов, включая установку заградительных устройств (УЗП) по проектам, утверждаемым ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

74. Все переезды, по которым осуществляется скоростное движение пассажирских поездов, должны обслуживаться дежурным работником.

75. Дежурный по переезду или работник, выполняющий его обязанности, должен прекратить движение через переезд транспортных средств и закрыть шлагбаум за 10 минут до прохода скоростного пассажирского поезда.

76. Пропуск через железнодорожный переезд крупногабаритных и тяжеловесных транспортных средств с грузом или без груза, тихоходных машин и автопоездов менее чем за 1 час до прохода скоростного поезда запрещается.

Прогон скота должен быть прекращен не менее чем за 20 минут до прохода скоростного пассажирского поезда.

77. При пропуске скоростного пассажирского поезда дежурный по переезду должен находиться на расстоянии не менее 5 м от крайнего рельса.

78. При необходимости на отдельных переездах в качестве дополнительной меры безопасности при пропуске скоростного поезда должны закрываться и запираются на замок запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы, расположенные на противоположной стороне от поста дежурного по переезду. Перечень таких переездов устанавливается руководством ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

§ 9. Порядок ограждения мест работ и обеспечения безопасности работников

79. Ограждение мест препятствий для движения поездов и мест производства работ на перегонах и станциях производится в порядке, установленном Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Республики Узбекистан, Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ и Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ на контактной сети с изолирующих съёмных вышек. При этом на участках со скоростями движения пассажирских поездов 161 - 200 km/h расстояния А и Б принимаются равными:

на перегонах, где имеются руководящие спуски менее 0,006, соответственно, 1600 и 1800 м;

на перегонах, где имеются руководящие спуски 0,006 и круче, но не более 0,010, соответственно, 1700 и 1900 м.

Начинать выполнение плановых работ, требующих ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, если до прохода скоростного поезда остается менее 1 часа, запрещается.

80. Все работы на пути, сооружениях и устройствах, в том числе их осмотры и проверки, должны быть прекращены не менее чем за 20 минут до прохода скоростного пассажирского поезда. Путь, сооружения и устройства должны быть приведены в состояние, обеспечивающее безопасный пропуск поезда, материалы и инструмент убраны с пути и не позднее чем за 20 минут до прохода скоростного пассажирского поезда все работающие должны отойти на расстояние не менее 5 м от крайнего рельса.

Работы на пути, соседнем с тем, по которому ожидается проследование скоростного пассажирского поезда, должны быть прекращены и работающие отойти на обочину этого пути за 10 минут до его прохода. Возобновлять работы на этих путях до проследования скоростного пассажирского поезда запрещается.

81. Старшие дорожные мастера, дорожные мастера, бригадиры пути, электромеханики и электромонтеры районов контактной сети, обслуживающие устройства СЦБ и связи, и другие работники должны иметь при себе выписку из расписания движения скоростных поездов.

Перед началом работ руководители работ должны уточнить время проследования скоростного пассажирского поезда у дежурного по станции или у поездного диспетчера.

Во всех случаях опозданий скоростных пассажирских поездов поездной диспетчер обязан поставить в известность всех дежурных по станциям участка, которые извещают дежурных по переездам.

82. Все работники, которые согласно должностным обязанностям могут руководить работами на пути и сооружениях, а также производить их осмотр, должны иметь при себе радиостанции и пользоваться радиосвязью с дежурными по станциям, машинистами локомотивов, а также иметь ключи от телефонов перегонной связи и телефонные трубки для пользования этой связью.

Технические проверки и пломбирование телефонов, находящихся у работников пути и контактной сети, производятся работниками дистанции сигнализации и связи ежемесячно.

Радиостанции также должны иметь и все сигналисты.

83. На участках обращения скоростных пассажирских поездов для обеспечения безопасности людей, обслуживающих рабочие поезда и находящихся на открытом подвижном составе, руководитель работ обязан при следовании по перегону или при выполнении работ за 20 минут до прохода по соседнему пути скоростного пассажирского поезда прекратить работы, остановить рабочий поезд и за 20 минут все работники, кроме механиков путевых машин, должны уйти с пути и с открытого подвижного состава в сторону на безопасное расстояние.

84. Механики путевых машин за 20 минут до прохода скоростного пассажирского поезда должны прекратить работы и привести рабочие органы машины со стороны соседнего пути в габаритное положение, принять необходимые меры к безопасному проследованию этого поезда, оставаясь в кабинах управления.

Глава IV. Подвижной состав для скоростного пассажирского движения

§ 1. Локомотивы

85. Для обслуживания скоростных пассажирских поездов назначаются специально выделенные локомотивы с соответствующей конструкционной скоростью в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

86. На локомотивы скоростных пассажирских поездов должны назначаться локомотивные бригады из числа машинистов первого класса квалификации и помощников машинистов с правом управления локомотивом, прошедших в установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари» порядке профессиональный отбор и медицинское освидетельствование для работы с интенсивными технологиями.

Изменения в составе локомотивных бригад, обслуживающих скоростные пассажирские поезда, могут допускаться, как исключение, только с личного разрешения начальника локомотивного депо.

87. Пробег тягового подвижного состава скоростного движения, его плановые виды ремонта, их периодичность, технологические процессы ремонта и требования к техническому состоянию устанавливаются ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

88. При приеме-сдаче локомотива в основном депо, в пунктах оборота, в пунктах смены локомотивных бригад, а также в пути следования на остановках локомотивная бригада обязана обратить особое внимание на состояние: колесных пар, подшипников букс и редуктора (по нагреву), подвески тяговых двигателей и редуктора, деталей тяговой передачи, гидроамортизаторов, деталей крепления катушек АЛС, тормозной рычажной передачи и рессорного подвешивания.

89. Проверка параметров существующих и вновь разрабатываемых токоприемников производится в депо и на пунктах технического обслуживания на соответствие их паспортным данным.

Осмотр токоприемников производится специально выделенными работниками локомотивного депо и дистанции электроснабжения, причем для электроподвижного состава, реализующего скорости движения 161-200 km/h, перед каждым рейсом с обязательной проверкой наличия аэродинамических стабилизаторов (экранов) и предохранительных штифтов на авторегулируемых токоприемниках, и комиссионно работниками локомотивного депо и дистанции электроснабжения - еженедельно.

§ 2. Вагоны

90. Составы скоростных пассажирских поездов формируются из цельнометаллических пассажирских вагонов согласно установленным требованиям ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

91. Для скоростей движения 141-200 km/h должны использоваться колесные пары, удовлетворяющие требованиям Инструкции по осмотру, освидетельствованию и формированию вагонных колесных пар и дополнительным требованиям, установленным ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

92. Тормозное оборудование для скоростей 141-200 km/h должно соответствовать требованиям Правил эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог Государств-участников Содружества, Латвии, Литвы, Эстонии и дополнительным требованиям, установленным ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

93. Автосцепное устройство подвижного состава для скоростей 141-200 km/h должно удовлетворять требованиям Инструкции по ремонту и обслуживанию автосцепного устройства подвижного состава железных дорог Государств-участников Содружества, Латвии, Литвы, Эстонии и дополнительным требованиям, установленным ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

94. Гидравлические гасители колебаний должны быть конструктивно двухстороннего действия с ходом поршня не менее 90 mm.

Допускается применение других гидрогасителей, коэффициенты демпфирования которых должны удовлетворять требованиям норм безопасности железнодорожного транспорта Республики Узбекистан.

95. Оконные стекла вагонов должны соответствовать требованиям конструкторской документации и установленным требованиям; толщина стекол - не менее $5 \pm 0,5$ mm.

96. Очистка воздуха, подаваемого вентиляционной системой, должна быть двухступенчатая с применением инерционных самоочищающих фильтров (первая

ступень) и контактных масляных фильтров, применяемых в обычных вагонах серийной постройки (вторая ступень). При этом регенерация масляных фильтров должна осуществляться один раз в месяц. В случае, если инерционные самоочищающиеся фильтры не будут установлены, то регенерация масляных фильтров потребуется после каждого рейса.

97. Для исключения задувания холодного воздуха, снега и пыли необходимо обеспечить повышенную герметичность пассажирского салона и тамбуров вагонов скоростных пассажирских поездов.

98. Порядок технического обслуживания составов скоростных поездов и технологический процесс плановых видов ремонта, их периодичность, требования к отдельным узлам и деталям подвижного состава скоростного движения устанавливаются ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

99. Техническое обслуживание тормозного оборудования вагонов должно производиться в соответствии с Инструкцией по ремонту тормозного оборудования вагонов, Правилами эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог Государств-участников Содружества и следующими дополнениями:

в пунктах формирования и оборота при опробовании электропневматического тормоза проверить его в заторможенном состоянии в положении перекрыши в течение 5 минут;

техническое обслуживание и ремонт дисковых тормозов производятся согласно технической документации заводов-изготовителей;

при техническом обслуживании и ремонте колодочных тормозов разрешается применять только композиционные колодки из теплопроводного материала;

при постановке и замене колодок обращать особое внимание на состояние тормозных башмаков и фиксаторов. Шарнирные соединения тормозной рычажной передачи смазывать осевым маслом установленной марки;

при деповском и капитальном ремонтах вагонов на тележках типа КВЗ-ЦНИИ и КВЗ-ЦНИИ-М с колодочным тормозом для скоростей движения 141-160 km/h производить сплошную замену валиков и втулок рычажной передачи тележек вагонов независимо от их состояния на новые валики и втулки;

при техническом обслуживании, эксплуатации, ремонте и испытании тормозного оборудования пассажирских вагонов на тележках типа КВЗ-ЦНИИ и КВЗ-ЦНИИ-М с колодочным тормозом для скоростей движения 141-160 km/h величина зарядного давления в магистральном резервуаре станда и магистрали вагона должна быть 0,55 - 0,56 МПа (5,5-5,6 kgf/cm²), величина давления в тормозном цилиндре при полном служебном торможении может составлять 0,44-0,46 МПа (4,4 - 4,6 kgf/cm²);

в пунктах формирования и оборота, а также при деповском и капитальном ремонтах регулировать выход штоков тормозных цилиндров вагонов на тележках типа КВЗ-ЦНИИ и КВЗ-ЦНИИ-М с колодочным тормозом на величину 130-140 mm при полном служебном торможении с установкой упора привода вплотную к корпусу авторегулятора тормозной рычажной передачи.

Не допускается в зимний период отправление поезда при наличии обледенения подвижных соединений тормозной рычажной передачи и наличия льда на колодках.

Требования на техническое обслуживание, эксплуатацию, ремонт и испытание тормозного оборудования пассажирских вагонов для скоростного движения со скоростью 160-200 km/h устанавливаются нормативно-технической документацией завода - изготовителя.

100. Обслуживание вагонов в скоростных поездах производится поездной бригадой, бригадами вагонов-ресторанов и вагона-дизель-электростанции, состоящих из работников,

имеющих соответствующую квалификацию и стаж работы не менее двух лет (начальник поезда - не менее трех), и соответствующее удостоверение на право обслуживания вагонов скоростных поездов после сдачи экзаменов в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

101. При срабатывании СКНБ или при обнаружении другой неисправности вагона, угрожающей безопасности движения, работник поезда бригады или бригады вагона-ресторана, вагона-дизель-электростанции немедленно лично или по внутрипоездной телефонной связи сообщает об этом начальнику поезда и машинисту локомотива, о необходимости немедленной остановки поезда. Если передать такое сообщение машинисту локомотива не представляется возможным (неисправна внутрипоездная телефонная связь или радиосвязь), поезд может быть остановлен стоп-краном одним из указанных работников.

Вагоны скоростных пассажирских поездов должны быть оборудованы внутрипоездной радиосвязью с машинистом локомотива.

102. В случае возникновения пожара поезд немедленно останавливается, и принимаются меры по тушению пожара в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

103. Требования, указанные в настоящем параграфе, должны выполняться при строительстве всех новых пассажирских вагонов и при производстве плановых видов ремонта.

104. Система технического обслуживания и ремонта пассажирских вагонов для скоростных пассажирских поездов (161-200 km/h) должна быть приведена в соответствие с технической документацией завода-изготовителя.

§ 3. Электропоезда

105. Для обеспечения скоростей движения до 200 km/h предназначены электропоезда, срок службы которых от начала эксплуатации не превышает 20 лет.

106. Тормозные средства электропоезда должны обеспечивать при скорости 200 km/h тормозной путь при экстренном торможении не более:

на спуске до 0,006 - 1600 м, при отсутствии магниторельсового тормоза - 2300 м;

на спуске от 0,006 (включительно) до 0,010-1700 м, при отсутствии магниторельсового тормоза - 2400 м.

107. На электропоезда должны назначаться локомотивные бригады из машинистов первого класса квалификации и помощников машиниста с правом управления, имеющие опыт обслуживания электропоездов, прошедших профессиональный отбор в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари», и медицинское освидетельствование для работы с интенсивными технологиями. Поезд сопровождает мастер электропоезда с бригадой слесарей.

108. Нормативные межремонтные периоды (сроки), объемы работ по техническому обслуживанию и текущему ремонту электропоезда, а также нормы допусков и износов основных узлов устанавливаются ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

109. Текущие ремонты и техническое обслуживание всех видов производятся в локомотивных депо, имеющих необходимые производственные площади и технологическое оборудование в соответствии с требованиями, установленными ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

110. Пути отстоя должны быть оборудованы электро- и водоснабжением, обеспечены средствами пожаротушения и устройствами от самопроизвольного ухода. Должна быть обеспечена охрана электропоездов.

111. Колесные пары должны соответствовать требованиям, установленным заводом-изготовителем, а также следующим дополнительным требованиям:

толщина гребня должна быть не менее 28 mm, толщина обода колеса не менее 40 mm, прокат по кругу катания не более 3 mm;

разница диаметров бандажей (колес) по кругу катания у одной колесной пары при обточке с выкаткой колесной пары - не более 0,5 mm, без выкатки - не более 1,0 mm;

разница диаметров бандажей (колес) у комплекта колесных пар вагона - не более 5 mm, а у одной тележки - не более 3 mm.

При наличии ползунов (выбоин) на поверхности катания глубиной до 0,5 mm скорость движения не должна превышать 160 km/h.

112. Перед выдачей электропоезда из основного и оборотного депо должно быть проверено его тормозное оборудование, произведено полное опробование тормозов в соответствии с Инструкцией по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог и действие противоюзных устройств.

Устройства автоматической локомотивной сигнализации и устройства безопасности, поездная радиосвязь и скоростемеры должны проверяться каждый раз по прибытии электропоезда в депо и при выдаче его из депо.

113. После производства плановых видов ремонта должны быть произведены:

опробование работы оборудования под напряжением в соответствии с технологическим процессом ремонта с обкаткой электропоезда на деповских путях;

обкатка электропоезда на главных путях в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

114. Из плановых видов ремонта электропоезд принимается в соответствии с Правилами ремонта электропоездов.

115. Электропоезд перед выдачей из технического обслуживания ТО-2 должен быть осмотрен мастером цеха и приемщиками локомотивов.

Проверка качества производства технического обслуживания ТО-2 осуществляется один раз в 15 дней руководителями депо по графику, утвержденному начальником Управления эксплуатации локомотивов ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари». Результаты осмотра записываются в книге формы ТУ-152.

Глава V. Технические требования к подвижному составу грузовых поездов, следующие по участкам обращения скоростных пассажирских поездов

116. Скорости движения грузовых поездов следует обеспечивать на уровне 80-90 km/h для выполнения требований по устройству пути в кривых при высоких скоростях движения пассажирских поездов. При этом, масса поезда должна определяться тяговыми расчетами с учетом действия постоянных и длительных предупреждений и обеспечения этого уровня скорости, а расчетный коэффициент сцепления должен приниматься в пределах, исключающих применение песка и возникновение буксования.

117. В состав грузовых поездов, формируемых в адрес станций участка скоростного движения, а также проходящих транзитом этот участок, должны включаться вагоны на тележках 18-100, 18-101, 18-102. Не допускаются к эксплуатации грузовые вагоны на старотипных тележках МТ-50, ВТЗ, УВЗ и аналогичных им.

Входы с других направлений, по которым грузовой подвижной состав поступает на скоростной участок, должны в плановом порядке оборудоваться контрольными устройствами для проверки загрузки вагонов и исправности подвижного состава в соответствии с требованиями ПТЭ и Технических условий погрузки и крепления грузов.

118. Грузовые поезда, следующие по участкам обращения скоростных пассажирских поездов, должны подвергаться тщательному техническому обслуживанию и коммерческому осмотру вагонов. При этом, при техническом обслуживании грузовых вагонов на ПТО, коммерческом осмотре грузовых вагонов на пунктах коммерческого осмотра станций формирования и в пути следования, особое внимание необходимо обращать, на состояние поверхности катания колесных пар, буксового узла, тормозного оборудования и предохранительных устройств, надежность закрытия и закрепления дверей, бортов, крышек люков вагонов, переездных площадок двухъярусных платформ, правильности погрузки и закрепления груза на открытом подвижном составе, особенно экскаваторов, кранов и других машин с поворотным и навесным оборудованием, грузов, перевозимых в вертикальном положении.

Начальники вагонных депо и станций должны систематически контролировать качество проведения технического обслуживания и коммерческого осмотра вагонов грузовых поездов, следующих на скоростном участке.

119. По условиям уменьшения воздействия на путь для вождения грузовых поездов на участках обращения скоростных пассажирских поездов рекомендуются электровозы ВЛ80 (переменный ток) и другие локомотивы с аналогичными характеристиками, оборудованные теми же устройствами безопасности и радиосвязи, что и скоростные пассажирские локомотивы.

Глава VI. Организация движения на участках обращения скоростных пассажирских поездов. Порядок пропуска скоростных пассажирских поездов по станциям и перегонам

120. Прием и отправление скоростных пассажирских поездов на пунктах отправления и прибытия, а также промежуточных пунктах остановки, осуществляется по специализированным путям, указанным в ТРА станции.

121. При пропуске скоростных пассажирских поездов по станциям маневровая работа и любые другие передвижения съёмных единиц по путям должны быть прекращены ко времени выхода скоростного поезда с соседней станции, а руководитель маневров должен убедиться и доложить дежурному по станции, что вагоны, оставленные на путях, где производились маневры, закреплены от ухода в соответствии с нормами, установленными ТРА станции.

122. Все операции, связанные с приготовлением маршрутов для пропуска скоростных пассажирских поездов, должны быть закончены не менее чем за 10 минут до прохода поезда.

Перевод стрелок, входящих в маршрут сквозного пропуска скоростного пассажирского поезда, для установки новых маршрутов производить только после проследования поездом станции.

123. Дежурные по станции, сигналисты и другие работники предприятий ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари», в обязанность которых входит встречать и провожать поезда, не позже чем за 5 минут до проследования скоростного пассажирского поезда должны находиться в установленных для встречи местах и при этом не приближаться к крайнему рельсу пути, по которому следует этот поезд, на расстояние менее 5 м.

124. Выгруженные или подготовленные к погрузке багаж и почта, почтово-багажные тележки, а также другие грузы или предметы, находящиеся на пассажирских платформах, расположенных у пути, по которому пропускается скоростной пассажирский поезд, перед его проходом должны быть размещены на расстоянии не менее 2 м от края платформы этого пути, а тележки, кроме того, закреплены.

125. Не менее чем за 20 минут до прохода скоростного пассажирского поезда все съемные подвижные единицы (ремонтные вышки, путевые вагончики, съемные дефектоскопные тележки) должны быть сняты с путей, входящих в маршрут следования этого поезда, а так же с путей, имеющих выход на этот маршрут, и закреплены.

Запрещается выезд на перегон съемных единиц, а также моторно-рельсового транспорта несъемного типа, если до прохода скоростного пассажирского поезда остается менее 1 час.

126. На пассажирских платформах станций и остановочных пунктов, у билетных касс, переходах через пути, на переездах должны быть вывешены объявления о времени проследования скоростного пассажирского поезда и предупреждения людей об особой осторожности при их проходе. При этом дежурные работники, а также пассажиры, ожидающие поезда на платформах, должны отходить от края платформы на безопасное расстояние (не менее 2 м).

127. Дежурные по станциям, вокзалам, заблаговременно оповещают пассажиров, проводников стоящих поездов, работников станций о приближении скоростного пассажирского поезда и запрещении нахождения людей в опасной зоне. Оповещение осуществляется по связи для информации пассажиров за 15 минут до прохода скоростного пассажирского поезда путем трехкратного повторения сообщения с интервалом 5 минут. При отсутствии или неисправности на станции устройств связи для информации пассажиров извещение о проследовании скоростных пассажирских поездов должно осуществляться с помощью мегафонов.

128. Проводники стоящих на станциях пассажирских поездов перед проходом по смежному пути скоростного пассажирского поезда обязаны закрыть с этой стороны двери вагонов и предупредить пассажиров о следовании такого поезда.

129. На двухпутных перегонах не разрешается скрещение скоростных пассажирских поездов с грузовыми поездами и другим подвижным составом, кроме пассажирских и пригородных поездов.

130. При сквозном пропуске по станции скоростные пассажирские поезда должны следовать по главным путям. В исключительных случаях пропуск такого поезда по боковому приемоотправочному пути станции, а также по неправильному пути на перегоне, может быть разрешен начальником Единого диспетчерского центра «Ўзбекистон темир йўллари» или его заместителем.

131. Скорость поезда при следовании по неправильному пути не должна превышать 120 km/h, а при проходе переезда, расположенного по маршруту неправильного пути, если он оборудован автоматическими устройствами сигнализации и ограждения только по правильному пути, скорость поезда не должна быть более 0 km/h. Об отправлении скоростного пассажирского поезда по неправильному пути или с отклонением от расписания дежурные по переездам должны быть извещены по телефону.

Порядок пропуска скоростных пассажирских поездов по станциям, на которых расстояния между осями главных и смежных с ними путей менее 6850 mm, устанавливается технико-распорядительными актами станций.

132. При вынужденной необходимости пропуска скоростного пассажирского поезда по боковому приемоотправочному пути поездной диспетчер заблаговременно, когда поезд еще не проследовал предыдущую станцию, должен сообщить машинисту поездного

локомотива по радиосвязи о предстоящем пропуске его по боковому пути и, убедившись, что его сообщение принято машинистом, разрешает дальнейшее следование поезда.

133. В случае невозможности передачи по радиосвязи сообщения машинисту локомотива скоростного пассажирского поезда о предстоящем пропуске его по боковому приемоотправочному пути поезд по указанию поездного диспетчера останавливается на предыдущей станции. После остановки машинисту локомотива по радиосвязи, а при неисправности - через работника станции должно быть передано сообщение о предстоящем пропуске его на соседней станции по боковому пути. В таком же порядке (после остановки поезда на станции) машинистам локомотивов всех скоростных пассажирских поездов передаются сообщения о непредвиденно возникших предупреждениях. При возникновении необходимости пропуска скоростного пассажирского поезда по боковому приемоотправочному пути, когда он уже находится на прилегающем к станции перегоне, поезд должен быть остановлен у запрещающего входного сигнала, а после открытия его принят на станцию.

134. При необходимости остановки скоростного пассажирского поезда на станции, не предусмотренной расписанием, поездной диспетчер или дежурный по станции, где намечается остановка, заблаговременно предупреждает об этом машиниста по поездной радиосвязи.

135. При отклонении скоростного поезда от расписания разрешается пропуск его только с межпоездными интервалами, не менее заложенных в графике движения поездов для данного поезда.

136. В случае отказа локомотивных устройств АЛС машинист сообщает об этом по радиосвязи дежурному по станции, поездному диспетчеру и, получив приказ поездного диспетчера, до восстановления работы устройства АЛС, следует со скоростью не более 120 км/ч, руководствуясь показаниями путевых светофоров и требованиями, предусмотренными в Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Республики Узбекистан.

137. При неисправности радиосвязи машинист обязан остановить поезд на ближайшем раздельном пункте и доложить об этом поездному диспетчеру через дежурного по станции. При этом, дальнейшее движение скоростного пассажирского поезда должно осуществляться в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

138. При вынужденной остановке скоростного пассажирского поезда на перегоне локомотивная и поездная бригады действуют в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

139. Проезд в передней кабине локомотивов скоростных пассажирских поездов лиц, имеющих право проезда на локомотиве, разрешается не более 2 человек (включая машиниста-инструктора).

140. Настоящие Дополнения к ПТЭ согласованы с ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

(Правила технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан дополнены приложением № 1 в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 15 июля 2011 года № 150)

**Общие требования
по организации технической эксплуатации
железнодорожного транспорта на участках движения пассажирских поездов со
скоростями более 200 km/h до 250 km/h**

1. На участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 200 km/h до 250 km/h инфраструктура и железнодорожный подвижной состав должны обеспечивать движение с установленными скоростями и соответствовать нормам и правилам.

2. Наибольшие скорости более 200 km/h до 250 km/h движения пассажирских поездов по кривым устанавливаются исходя из условия не превышения допускаемой величины непогашенного поперечного ускорения, скорости его нарастания и устойчивости рельсошпальной решетки.

3. Сооружения и устройства на перегонах и железнодорожных станциях при скоростях движения более 200 km/h до 250 km/h должны соответствовать габариту приближения строений С250 в соответствии с нормами и правилами.

4. На всем протяжении железнодорожной линии, на которой осуществляется движение пассажирских поездов со скоростями более 200 km/h, укладывается бесстыковой железнодорожный путь с длиной плетей равной длине блок-участка или длине перегона.

5. Железнодорожные линии на участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 200 km/h до 250 km/h должны быть ограждены.

6. Пассажирские платформы, расположенные у железнодорожных путей общего пользования, по которым пропускаются пассажирские поезда со скоростью более 200 km/h, должны иметь предохранительные ограждения на расстоянии не менее двух метров от края платформы.

О приближении к платформе пассажирского поезда со скоростью более 200 km/h до 250 km/h пассажирам и другим находящимся на ней лицам, должна передаваться информация в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

7. При сквозном пропуске по железнодорожной станции пассажирских поездов со скоростью более 200 km/h до 250 km/h они должны следовать по главным железнодорожным путям. В исключительных случаях пропуск такого поезда по боковому приемо-отправочному железнодорожному пути железнодорожной станции либо по неправильному железнодорожному пути на перегоне производится в порядке, установленном ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

8. Движение пассажирских поездов со скоростями более 200 km/h до 250 km/h по участкам, на которых железнодорожные пути пересекаются в одном уровне с автомобильными дорогами, не допускается.

В разных уровнях с железнодорожной линией должны оборудоваться также места перехода людей через железнодорожные пути, прогона скота и пути миграции диких животных.

* Признаны не нуждающимися в Государственной регистрации (письмо Министерства юстиции Республики Узбекистан от 27.08.2001 г. № 20-15-205/11);

Существующие пересечения с автомобильными дорогами в одном уровне могут быть временно сохранены при условии их ограждения устройствами заграждения переездов (далее - УЗП), исключаяющими выезд автотранспорта на железнодорожные пути.

При необходимости на отдельных переездах в качестве дополнительной меры безопасности при пропуске высокоскоростного поезда должны закрываться и запираются на замок запасные горизонтально-поворотные шлагбаумы, расположенные на противоположной стороне от поста дежурного по переезду. Перечень таких переездов устанавливается ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

9. На участках обращения пассажирских поездов со скоростями более 200 km/h до 250 km/h инфраструктура и железнодорожный подвижной состав должны оборудоваться системами радиосвязи, обеспечивающими поездную радиосвязь и передачу данных при указанных скоростях движения.

10. Электропоезда для обслуживания пассажирских перевозок со скоростями от 200 km/h до 250 km/h должны соответствовать установленным требованиям ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

11. Настоящие Общие требования по организации технической эксплуатации железнодорожного транспорта на участках движения пассажирских поездов со скоростями более 200 km/h до 250 km/h согласованы с ГАЖК «Ўзбекистон темир йўллари».

(Правила технической эксплуатации железных дорог Республики Узбекистан дополнены приложением № 2 в соответствии с приказом начальника ГИ «Узгосжелдорнадзор» от 15 июля 2011 года № 150)