

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ СССР

**ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ
ЭКСПЛУАТАЦИИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
УЗКОЙ КОЛЕИ
(750 мм)**

**ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ
1952**

УТВЕРЖДАЮ:

Зам. Министра путей сообщения

Л. МАЛЬКЕВИЧ

15 июля 1952 г.

**ПРАВИЛА
ТЕХНИЧЕСКОЙ
ЭКСПЛУАТАЦИИ
ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ
УЗКОЙ КОЛЕИ
(750 мм)**



ГОСУДАРСТВЕННОЕ ТРАНСПОРТНОЕ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва 1952

„... Железные дороги —... это одно из проявлений самой яркой связи между городом и деревней, между промышленностью и земледелием, на которой основывается целиком социализм“.

В. ЛЕНИН

„... Чтобы привести технику в движение и использовать её到底, нужны люди, овладевшие техникой, нужны кадры, способные освоить и использовать эту технику по всем правилам искусства. Техника без людей, овладевших техникой,—мертва. Техника во главе с людьми, овладевшими техникой, может и должна дать чудеса“.

И. СТАЛИН

ВВЕДЕНИЕ

1. Правила технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм) составлены в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

2. Бесперебойная и безаварийная работа железных дорог требует слаженности всех взаимозависимых частей транспорта. Все работники железнодорожного транспорта должны работать в строго определённом порядке на основе строгой дисциплины.

Правила технической эксплуатации определяют систему организации движения поездов, содержание железнодорожных устройств и подвижного состава, порядок работы железных дорог и работников железнодорожного транспорта.

3. Правила технической эксплуатации железных дорог устанавливают основные размеры, нормы и качественные требования по постройке и содержанию пути, мостов и других железнодорожных сооружений, устройств сигнализации и связи, подвижного состава, оборудования и механизмов.

Правила технической эксплуатации устанавливают порядок движения поездов по графику, приёма и отправления поездов, следования их по перегонам и пользования сигналами.

4. Точное и беспрекословное выполнение настоящих Правил технической эксплуатации, в особенности порядка ограждения работ, освещения и соблюдения сигналов, содержания подвижного состава и пути в исправном состоянии, организации правильного приёма и отправления поездов, обеспечивает безопасное и бесперебойное движение.

5. Настоящие Правила технической эксплуатации железных дорог обязательны для всех железных дорог колеи 750 мм (стандартной), открытых для общего пользования и находящихся в ведении Министерства путей сообщения.

Отдельные изменения, дополнения или отступления от них могут быть допущены лишь специальными приказами Министерства путей сообщения.

Все технические условия, инструкции и другие руководящие указания, относящиеся к технической эксплуатации железных дорог узкой колеи, должны строго соответствовать требованиям настоящих Правил.

6. На железных дорогах, имеющих колею менее 750 мм (а также 760 мм), применяются Правила технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм), а на железных дорогах, имеющих колею более 750 мм, применяются Правила технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

Необходимые изменения отдельных нормативов в Правилах технической эксплуатации для этих дорог, зависящие от ширины колеи, разрабатываются управлением дороги и утверждаются начальником дороги.

РАЗДЕЛ I

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА И ИХ СОДЕРЖАНИЕ

Глава I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Железнодорожные сооружения и устройства

§ 1. Железные дороги узкой колеи для нормальной эксплуатации должны иметь:

а) железнодорожный путь с соответствующим путевым развитием для обгона, скрещения и формирования поездов (станции и разъезды);

б) сооружения для посадки, высадки и обслуживания пассажиров, хранения, выгрузки и погрузки грузов;

в) устройства сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ) и связи;

г) сооружения для ремонта и экипировки локомотивов и вагонов, устройства водоснабжения и энергоснабжения.

§ 2. Все сооружения и устройства железных дорог должны содержаться в постоянной исправности.

Предупреждение появления каких-либо неисправностей должно быть главным в работе лиц, ответственных за содержание данного сооружения или устройства.

Порядок сдачи и приёмки в эксплуатацию железнодорожных сооружений и устройств

§ 3. Все вновь построенные и реконструированные железнодорожные линии, сооружения и устройства сдаются в постоянную эксплуатацию только после приёмки их приёмочными комиссиями. Приёмочные комиссии проверяют объёмы и качество выполненных работ, соответствие принимаемых линий или сооружений требованиям, предъявляемым настоящими Правилами технической эксплуатации, а также техническим условиям и утверждённым проектам и сметам.

Состав приёмочных комиссий, порядок их работы и сроки ввода в эксплуатацию принимаемых линий или сооружений устанавливаются Правилами приёмки в эксплуатацию железнодорожных линий и сооружений, утверждёнными МПС.

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

Капитально отремонтированные сооружения и устройства железных дорог принимаются по порядку, определяемым начальниками дорог, в соответствии с Правилами, утверждёнными МПС.

§ 4. Основные железнодорожные сооружения, устройства, механизмы и оборудование должны

точно соответствовать утверждённым проектам и техническим условиям и иметь технические паспорта. Технический паспорт должен содержать важнейшие технические и эксплуатационные характеристики сооружений, устройств, механизмов и оборудования и данные об их состоянии.

Запрещается вносить изменения в конструкции железнодорожных сооружений, устройств, механизмов и оборудования без разрешения органов, утверждающих проекты и конструкции.

Габарит

§ 5. Ни одна часть сооружений и устройств, расположенных у железнодорожного пути, не должна заходить внутрь установленного габарита приближения строений.

§ 6. Габаритом приближения строений на железных дорогах колеи 750 мм является габарит, установленный ОСТ 10167-39.

Этот габарит применяется на эксплуатируемой сети железных дорог, при возведении новых сооружений и устройств, при реконструкции верхнего строения пути на перегонах и станциях.

На железнодорожных линиях, построенных до 1946 г. не по габариту ОСТ 10167-39, впредь до их реконструкции могут сохраняться существующие строения при условии полного обеспечения безопасности движения. Перечень таких строений должен быть утверждён начальником дороги.

§ 7. Нормальное расстояние между осями главных путей узкой колеи на прямых участках перегонов должно быть не менее 3 000 мм.

Расстояние между осями смежных путей на станциях на прямых участках должно быть не менее 3 800 мм; на второстепенных путях (путях грузовых дворов и т. п.) это расстояние должно быть не менее 3 600 мм.

Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов с нормальной колеи на узкую и обратно, должно быть не менее 3 200 мм.

Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, может быть допущено 2 800 мм.

На дорогах, построенных до 1946 г., могут сохраняться впредь до их переустройства существующие расстояния между осями смежных путей в каждом отдельном случае с разрешения МПС.

§ 8. Горизонтальные расстояния на кривых между осями смежных путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях устанавливаются в зависимости от радиуса кривых по нормам, утвержденным МПС.

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

Г л а в а II

ПУТЬ И ПУТЕВОЕ ХОЗЯЙСТВО

Общие положения

§ 10. Железнодорожный путь состоит из земляного полотна, искусственных сооружений и верхнего строения пути.

Для пропуска в одном уровне через железнодорожные пути авто-гужевого транспорта устраиваются переезды с соответствующей сигнализацией.

Вдоль железнодорожного пути устанавливаются путевые и сигнальные знаки и сооружаются путевые здания для линейных работников.

§ 11. Все элементы железнодорожного пути по прочности, устойчивости и своему состоянию должны обеспечивать безопасное и плавное (без толчков) движение поездов с установленными для локомотивов наибольшими скоростями.

План и профиль пути

§ 12. Железнодорожный путь в отношении радиусов кривых, сопряжения прямых и кривых, крутизны уклонов и сопряжения элементов профиля между собой в вертикальной плоскости должен соответствовать утверждённому плану и профилю линии.

§ 13. Станции и разъезды, как правило, располагаются на площадке и на прямой; в отдельных случаях допускается расположение их на уклоне не свыше 0,004.

В особо трудных топографических условиях на разъездах, на которых не предусматривается манёвров, допускается применение и больших уклонов с учётом при этом дополнительного сопротивления при трогании поезда для сохранения весовой нормы, установленной на данном участке.

§ 14. При необходимости расположения станций и разъездов на кривых радиус последних должен быть не менее 300 м.

В исключительных случаях, в особо трудных условиях, с разрешения МПС допускается расположение станций и разъездов на обратных кривых.

§ 15. Порядок и сроки инструментальной проверки пути в плане и продольном профиле устанавливаются приказом начальника дороги.

Земляное полотно

§ 16. Земляное полотно является одним из главнейших элементов железнодорожного пути, от состояния и целости которого зависит исправность всего пути.

Земляное полотно и балластная призма должны иметь форму и размеры по утверждённым поперечным профилям.

Земляное полотно должно иметь следующие водоотводные устройства:

а) в выемках — кюветы, а в необходимых случаях лотки, банкетные и нагорные канавы;

б) у насыпей — резервы или канавы;

в) в необходимых случаях — дренажные устройства и сооружения.

Земляное полотно, если необходимо, должно иметь защитные и укрепительные устройства.

Все водоотводные, защитные и укрепительные устройства и сооружения должны обеспечивать содержание земляного полотна в сухом состоянии, полную его устойчивость и исправность.

§ 17. Ширина земляного полотна на прямых участках пути должна быть не менее 3,2 м, а в скалистых грунтах — не менее 2,8 м.

На кривых участках пути радиусом менее 300 м земляное полотно уширяется по нормам, установленным МПС.

§ 18. На путевых знаках в местах разлива вод наносятся расстояния до наивысшего горизонта вод и максимальной высоты волны при сильных ветрах. Бровка земляного полотна в этих местах должна быть поднята на 0,25 м выше максимальной высоты волны.

§ 19. Начальники дистанций пути, старшие дорожные мастера и дорожные мастера должны иметь утверждённые управлением дороги чертежи и описания всех водоотводных, защитных и укрепительных устройств земляного полотна.

Все скрытые сооружения земляного полотна должны быть обозначены на поверхности земли специальными знаками установленной МПС формы.

§ 20. Надзор за исправным содержанием всех водоотводных, защитных и укрепительных устройств возлагается на дорожного мастера.

За каждым больным и ненадёжным местом земляного полотна должен быть установлен приказом начальника дороги специальный, особо тщательный надзор и уход и приняты все меры к обеспечению безопасности и непрерывности движения поездов и скорейшей ликвидации неисправностей.

Искусственные сооружения

§ 21. Искусственные сооружения служат для прокладки железнодорожных линий через реки, суходолы, болотистые и низменные места (мосты, виадуки и трубы), под землёй (тоннели), при пересечении дорог (путепроводы), а также для

создания устойчивости земляного полотна (подпорные стены).

Защитные и струенаправляющие сооружения (регуляционные) служат для предотвращения повреждений мостов и труб от подмыва опор или размыва насыпей на подходах.

§ 22. Для пропуска подвижного состава того или иного веса мосты классифицируются по грузоподъёмности их на основании действующих расчётных норм и инструкций.

§ 23. Искусственные сооружения должны тщательно предохраняться от вредных атмосферных влияний и дыма, а их деревянные части от гниения и возгорания. Искусственные сооружения в необходимых случаях должны быть обеспечены противопожарными средствами и приспособлениями для осмотра.

§ 24. Для систематического контроля за состоянием искусственных сооружений должны вестись специальные книги.

§ 25. Все искусственные сооружения должны находиться под наблюдением начальников дистанций пути, мостовых, тоннельных и дорожных мастеров, бригадиров пути и обходчиков.

Перечень особо ответственных искусственных сооружений и порядок надзора за ними утверждаются начальником дороги.

Верхнее строение пути

§ 26. Верхнее строение пути состоит из балласта, шпал, рельсов, креплений, а также стрелочных переводов, мостовых и переводных брусьев и в необходимых случаях противоугонов.

§ 27. Ширина железнодорожной колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути должна быть 750 мм.

§ 28. Ширина железнодорожной колеи на кривых устанавливается в зависимости от радиуса кривой и должна быть:

При радиусе	Ширина колеи
301 м и более	750 мм
От 300 » до 201 м	755 »
» 200 » » 101 »	760 »
» 100 » и менее	764 »

На отдельных участках железных дорог в зависимости от обращающегося на них подвижного состава и типа верхнего строения пути допускаются распоряжением начальника дороги, по согласованию с Главным управлением путевого хозяйства МПС, отступления от указанных норм при условии, что наибольшая ширина колеи не должна быть более 764 мм.

Отклонения по ширине колеи как в прямых, так и в кривых участках пути не должны превышать по уширению +4 мм и по сужению —2 мм.

Ширина колеи более 768 мм и менее 748 мм ни в каких случаях не допускается.

§ 29. Верх головок рельсов обеих нитей пути на прямых участках должен быть в одном уровне.

Возвышение наружного рельса на кривых участках пути устанавливается приказом начальника дороги в зависимости от радиуса данной кривой и скоростей движения по ней в соответствии с инструкцией, утверждённой МПС.

Наибольшее возвышение наружного рельса не должно превышать 50 мм.

Отклонения в уровне расположения рельсовых нитей от установленных норм на прямых и кривых участках пути допускаются не более 3 мм.

§ 30. Начальники дистанций пути, старшие дорожные мастера, дорожные мастера и бригадиры пути должны иметь утверждённые чертежи верхнего строения пути, а также стандарты, нормы и инструкции по содержанию пути.

§ 31. Верхнее строение пути на перегонах и станциях должно содержаться в полном порядке (без перекосов и просадок), с исправными шпалами, рельсами, скреплениями, противугонными устройствами и балластом согласно утверждённым чертежам, стандартам и нормам.

§ 32. Рельсы на главных путях, а также на приёмо-отправочных путях станций должны периодически проверяться дефектоскопом по графику, утверждённому начальником службы пути.

Стрелочные переводы

§ 33. Стрелочные переводы служат для перехода подвижного состава с одного пути на другой.

Стрелочные переводы должны соответствовать утверждённым чертежам и типу рельсов, уложенных в пути, и иметь крестовины следующих марок:

а) на главных и приёмо-отправочных пассажирских путях — не круче $1/9$. Для отдельных пунктов, на которых в настоящее время на главных и приёмо-отправочных путях уложены стрелочные переводы с крестовинами марки $1/8$ и $1/7$, как исключение, допускается оставление их впредь до переустройства отдельных пунктов; стрелочные переводы, по которым пассажирские поезда проходят только по прямому направлению перевода, могут иметь крестовины марки $1/7$;

б) на приёмо-отправочных путях грузового движения — не круче 1/7;

в) на прочих путях — не круче 1/5.

§ 34. Стрелочные переводы должны особенно тщательно содержаться по уровню, шаблону и в плане с точным соблюдением допусков износа отдельных частей переводов.

§ 35. Запрещается держать в пути стрелочные переводы, у которых допущена хотя бы одна из следующих неисправностей:

а) разъединение стрелочных острияков;

б) отставание острияка от рамного рельса на 3 мм и более, измеряемое против первой тяги;

в) выкрошивание острияка, при котором создаётся опасность набегания гребня;

г) понижение острияка против рамного рельса на 2 мм и более, измеряемое в месте начала вертикальной остружки головки острияка;

д) когда расстояние между рабочим кантом сердечника крестовины и рабочей боковой поверхностью головки контррельса менее 716 мм, а расстояние между рабочими гранями контррельса и усовика более 680 мм;

е) излом острияка или рамного рельса;

ж) излом крестовины (сердечника, усовиков);

з) разрыв хотя бы одного контррельсового болта.

§ 36. Укладка и снятие стрелочных переводов на станциях производятся по распоряжению начальника дороги.

§ 37. Все стрелки ручного действия, расположенные на путях, по которым производится приём и отправление поездов, должны быть оборудованы приборами для возможности запора их висячими замками.

§ 38. Контрольными стрелочными замками оборудуются стрелки:

а) расположенные на путях, по которым производится приём и отправление поездов;

б) дающие возможность выхода подвижного состава с других путей на путь, по которому следует поезд (охранные);

в) ведущие на пути стоянки вагонов с разрядными грузами (боеприпасы, взрывчатые и ядовитые вещества), а также сжатыми и сжиженными газами;

г) ведущие на пути стоянки восстановительных и пожарных поездов;

д) ведущие в предохранительные и улавливающие тупики;

е) примыкания подъездных путей на перегонах и к главным и приёмо-отправочным путям на станциях.

В зависимости от размеров и характера движения входные и другие наиболее ответственные стрелки приводятся во взаимную зависимость с сигналами.

§ 39. Стрелки должны быть снабжены стрелочными указателями, освещаемыми или неосвещаемыми. Разделение стрелочных указателей на освещаемые и неосвещаемые устанавливается технико-распорядительным актом.

§ 40. Вновь укладываемые и переустраиваемые стрелочные переводы как на станциях, так и на перегонах передаются работниками службы пути в эксплуатацию по акту только после приёмки их начальником станции или другим работником, назначенным начальником отделения дороги.

При наличии на станции устройств ключевой зависимости или станционной блокировки в

приёмке стрелочных переводов должен участвовать представитель дистанции сигнализации и связи.

§ 41. Стрелочные переводы на станционных путях находятся в распоряжении начальника станции. Начальник станции обязан обеспечивать содержание стрелочных переводов и стрелочных указателей в чистоте и исправности, а также хорошее освещение стрелочных указателей.

Стрелочные переводы на путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств находятся в распоряжении начальников соответствующих хозяйственных организаций, которые и обязаны обеспечивать содержание их и стрелочных указателей в исправности и чистоте, а также хорошее освещение стрелочных указателей.

Все стрелочные переводы примыканий путей, переданных в ведение других служб и организаций, находятся в распоряжении начальника станции.

Все виды ремонта и текущее содержание стрелочных переводов, а также установка стрелочных указателей производятся дистанцией пути, а ремонт и содержание устройств СЦБ на стрелочных переводах — дистанцией сигнализации и связи.

Переезды, пересечения и примыкания железных дорог

§ 42. Места пересечений железнодорожных путей авто-гужевыми дорогами (переезды) устанавливаются начальником дороги.

Переезд авто-гужевого транспорта и самоходных машин, а также прогон скота через пути в неустановленных местах запрещается. Наблюдение за этим возлагается на работников дистанций пути, а на станциях, кроме того, и на работников станций.

§ 43. Переезды в зависимости от густоты движения поездов и авто-гужевого транспорта, а также условий видимости делятся на охраняемые и неохранные. Порядок охраны переездов устанавливается начальником дороги в соответствии с нормами, утверждёнными МПС.

§ 44. Охраняемые переезды должны иметь шлагбаумы с сигнальными фонарями на них, освещаться в тёмное время, а также во время тумана, метелей и других неблагоприятных условий, понижающих видимость сигналов.

Нормальное положение шлагбаумов на охраняемых переездах закрытое. В отдельных случаях на переездах с большим авто-гужевым движением приказом начальника дороги нормальное положение шлагбаумов может быть установлено открытое.

§ 45. Переезды должны быть оборудованы предупредительными знаками «Берегись поезда» и «Свисток» и иметь типовой настил и подъезды, ограждённые столбиками или перилами. При большом движении переезды оборудуются автоматической сигнализацией, а также телефонной связью.

§ 46. Провоз по переездам особо тяжёлых и громоздких грузов (локомотивов, паровых котлов, крупного заводского оборудования и т. п.) допускается лишь с разрешения в каждом отдельном случае начальника дистанции пути.

Провоз таких грузов через переезд производится под наблюдением дорожного мастера или бригадира пути.

§ 47. Пересечения железных дорог другими железнодорожными или трамвайными путями, а также троллейбусными линиями допускаются с разрешения МПС.

§ 48. Всякое пересечение железных дорог линиями электропередач, связи, нефтепровода, водопровода и другими надземными и подземными устройствами может быть допущено лишь с разрешения начальника дороги. При разрешении таких пересечений должны быть предусмотрены специальные предохранительные устройства по проектам, согласованным начальником дороги.

§ 49. Примыкание вновь строящихся подъездных путей к главным путям на перегонах не разрешается. В исключительных случаях такое примыкание может быть допущено лишь с разрешения Министра путей сообщения.

§ 50. Устройство сплетений главных и приёмо-отправочных путей с образованием трёхниточного или четырёхниточного пути может допускаться лишь с разрешения Министра путей сообщения.

Сплетения на прочих станционных путях производятся с разрешения начальника дороги.

§ 51. Примыкания ответвлений к главным путям на перегонах и станциях, а на станциях и к приёмо-отправочным путям должны иметь для предупреждения ухода подвижного состава на главный или приёмо-отправочные пути предохранительные тупики полезной длины не менее 25 м и приспособления путевого заграждения.

Путевые и сигнальные знаки

§ 52. У главных путей устанавливаются следующие постоянные путевые и сигнальные знаки:

Путевые знаки

- а) километровые и пикетные;
- б) начала и конца кривых;
- в) уклоноуказательные;
- г) границ дорог, дистанций пути, околотков, рабочих отделений.

Сигнальные знаки

- а) оповестительные щиты;
- б) мест укладки петард перед входными сигналами;
- в) предупредительные для машинистов — о подаче свистка, о местах, где при неплавном ведении поезда возникает опасность обрыва, о начале и конце подталкивания, о закрытии поддувала и сифона, о местах остановки локомотивов у гидроколонок, для чистки топки, у пассажирских платформ.

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

§ 53. Помимо постоянных сигнальных знаков устанавливаются временные сигнальные знаки для снегоочистителей.

§ 54. Все путевые и сигнальные знаки должны быть утверждённого МПС типа.

Путевые знаки устанавливаются с правой стороны по счёту километров, а сигнальные — с правой стороны по направлению движения на расстоянии не ближе 2 м от крайнего рельса.

Знаки, не превышающие уровня головки рельса, могут устанавливаться на расстоянии не ближе 1,35 м.

На построенных ранее дорогах допускается сохранение существующего расположения путевых и сигнальных знаков при условии обеспечения безопасности движения.

Предельные столбики устанавливаются по середине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 2880 мм.

У стрелочных переводов, уложенных на кривых участках пути, указанные расстояния увеличиваются по таблице габаритных уширений.

Порядок установки предельных столбиков при сплетении нормальной и узкой колеи устанавливается начальником дороги.

§ 55. Для указания границ железнодорожной полосы отвода устанавливаются особые знаки.

Путевые здания

§ 56. В границах околотка, рабочего отделения и путевого обхода сооружаются здания для линейных работников, размещения служебных помещений, а также для хранения механизмов, оборудования, инвентаря и инструмента.

Мастерские службы пути

§ 57. Дистанционные мастерские службы пути должны изготавливать и ремонтировать путевой инструмент, инвентарь, отдельные детали устройств путевого хозяйства, оборудования, машин и механизмов по перечню, утверждённому начальником дороги для каждой мастерской.

Содержание сооружений и устройств путевого хозяйства

§ 58. Текущее содержание пути в постоянно исправном состоянии является основой ведения путевого хозяйства. Главной задачей текущего содержания пути является предупреждение появления неисправностей и обеспечение длительных сроков службы всех элементов пути.

Неисправности пути и причины, их вызвавшие, должны немедленно устраняться.

§ 59. План, порядок, сроки периодических ремонтов пути, технологические процессы и нормы по ремонту и содержанию пути устанавливаются МПС.

§ 60. Начальники дистанций пути, старшие дорожные мастера, дорожные, мостовые и тоннельные мастера и бригадиры пути являются ответственными за бесперебойность и безопасность движения поездов, обязаны знать состояние пути и сооружений, систематически проверять их и обеспечивать высокое качество содержания.

Особое внимание при этом должно быть обращено на содержание в постоянной исправности стрелочных переводов, кривых участков пути, пути на мостах и в тоннелях, а также на подходах к ним.

§ 61. Начальник дистанции пути должен периодически лично проверять состояние больших и сложных искусственных сооружений, неустойчивых мест земляного полотна, правильность положения кривых — величину радиусов, возвышение наружных нитей рельсов и постановку

переходных кривых, а также правильность сопряжения уклонов в вертикальной плоскости.

§ 62. Дорожный мастер отвечает за исправное содержание пути, земляного полотна, искусственных сооружений и всех находящихся в его ведении устройств. Он обязан детально знать состояние пути и всех указанных сооружений, изучать причины появляющихся в них расстройств, не только своевременно устранять неисправности, но и предупреждать возникающие расстройства, лично подробно не реже одного раза в декаду осматривать и проверять состояние пути и сооружений на околотке, на основе осмотра планировать и руководить работой бригадиров пути и путевых обходчиков, обеспечивая высокое качество выполняемых работ, непрерывность и безопасность движения поездов.

§ 63. Бригадир пути должен непосредственно руководить работой бригады и лично не реже одного раза в пять дней производить подробный осмотр пути в пределах рабочего отделения.

§ 64. Мостовой и тоннельный мастера обязаны содержать искусственные сооружения в полном порядке и технически исправными, особенно наблюдая за проезжей частью и опорами мостов, тоннельной обделкой, водоотводными сооружениями, а также за изменением русел и течением рек у мостов и состоянием регулиционных сооружений.

§ 65. Путевые, мостовые, тоннельные и обвальные обходчики должны регулярно осматривать железнодорожный путь и сооружения по графику, утверждённому начальником дороги,

обеспечивать безопасность движения поездов, предупреждать появление неисправностей, своевременно выявлять и немедленно устранять те из них, которые не требуют согласно правилам производства работ участия более одного человека. Об остальных неисправностях обходчики обязаны сообщать бригадир или дорожному (мостовому, тоннельному) мастеру. Места, опасные для движения поездов, обходчики должны немедленно ограждать сигналами остановки.

§ 66. Дежурный по переезду должен обеспечивать безопасное движение поездов и авто-гужевого транспорта на переезде. Он обязан содержать переезд в постоянной исправности и чистоте, точно знать расписание движения поездов, своевременно ограждать переезд и подавать установленные сигналы.

§ 67. Для осуществления постоянного контроля за содержанием пути и сооружений на дорогах должны иметься оснащённые необходимым оборудованием путеизмерительные вагоны, дефектоскопные вагоны, путеизмерительные тележки, дефектоскопные тележки, мостоиспытательные станции.

Г л а в а III

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ЛОКОМОТИВНОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 68. Основными сооружениями и устройствами локомотивного хозяйства являются локомотивные депо, экипировочные и поворотные устройства, водоснабжение, устройства электросилового хозяйства и освещения.

§ 69. Депо должны обслуживать работающие на участке локомотивы и иметь размеры (по длине, высоте и ширине) и оборудование, соответствующие типам локомотивов.

Депо должны иметь хорошее освещение, отопление, вентиляцию, водоснабжение и канализацию.

§ 70. К экипировочным устройствам относятся склады, оборудование и устройства для снабжения локомотивов топливом, песком, водой, антинакипином и смазочными материалами, а также устройства для уборки шлака, для чистки, продувки, обмывки и осмотра локомотивов и соответствующее путевое развитие.

Деповские пути и экипировочные устройства должны обеспечивать поточное и наиболее быстрое производство операций по экипировке локомотивов, а также операций по выгрузке топлива и манёврам.

§ 71. Станции, где предусмотрен поворот локомотивов, должны иметь поворотные устройства.

§ 72. Пункты водоснабжения сооружаются такой мощности и на таком расстоянии один от другого, чтобы при максимальном количестве поездов обеспечить необходимый расход воды для снабжения паровозов, поездов, станций и для других нужд.

§ 73. Сооружения и устройства водоснабжения состоят:

а) из источников водоснабжения, гидротехнических и водозаборных сооружений;

б) из насосных станций для подачи воды в водоёмные здания и разводящую сеть;

в) из водоёмных зданий, соединённых водонапорными линиями с насосными станциями, для создания напора и хранения запаса воды непосредственно на станции;

г) из разводящих сетей и водопроводов для распределения воды по пунктам потребления;

д) из гидравлических колонок и кранов;

е) из устройств, обеспечивающих очистку и умягчение воды для технических нужд и обезвреживание питьевой воды.

§ 74. На станциях набора воды паровозами должно быть установлено необходимое количество гидравлических колонок или кранов.

Гидравлические колонки должны иметь приспособления для закрепления поворачивающегося хобота параллельно оси пути и сигнальные фонари для указания положения хобота.

§ 75. Железнодорожные устройства обеспечиваются достаточным количеством необходимой энергии.

Все электрические установки и сети должны быть устроены и содержаться в полном соответствии с действующими техническими условиями, правилами и нормами.

§ 76. Начальник депо обязан содержать все деповские устройства и оборудование в состоянии, гарантирующем высокое качество ремонта локомотивов с минимальной затратой времени на него.

§ 77. Начальник локомотивного отдела отделения дороги обязан знать состояние всех устройств для экипировки локомотивов, устройств водоснабжения и электроснабжения на отделении, систематически проверять их и обеспечивать содержание указанных устройств в постоянной исправности.

Г л а в а IV

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

§ 78. Основными сооружениями и устройствами вагонного хозяйства являются вагонные депо и пункты технического осмотра.

§ 79. Вагонные депо предназначены для производства капитального, среднего, годового и текущего ремонта грузовых и пассажирских вагонов, ремонта колёсных пар и других частей вагонов.

§ 80. Пункты технического осмотра предназначены для производства осмотра и текущего безотцепочного ремонта грузовых и пассажирских вагонов, ухода за буксами и тормозами, подготовки вагонов под погрузку, а также для экипировки вагонов пассажирских поездов.

§ 81. Начальники вагонных участков, вагонных депо, пунктов технического осмотра обязаны содержать все сооружения, устройства и оборудование вагонного хозяйства в постоянно исправном состоянии.

Г л а в а V

ВОССТАНОВИТЕЛЬНЫЕ И ПРОТИВО- ПОЖАРНЫЕ СРЕДСТВА

§ 82. Железные дороги должны иметь в полной исправности и постоянной готовности в пунктах, установленных МПС, восстановительные поезда и летучки связи.

На станциях (по перечню, утверждённому начальником дороги) организуются аварийно-полевые команды.

На локомотивах должны быть накаточные башмаки для подъёмки сошедшего с рельсов подвижного состава.

Восстановительные средства и организация восстановительных работ должны обеспечивать быстрейшее восстановление нормального движения.

§ 83. Для предупреждения и тушения пожаров, а также осуществления контроля за выполнением правил пожарной безопасности, железные дороги должны иметь в постоянной готовности в пунктах, установленных МПС, пожарные поезда и пожарные команды.

Пожарные поезда и оснащение пожарных команд должны содержаться в полной исправности.

Г л а в а VI

СТАНЦИОННОЕ ХОЗЯЙСТВО

§ 84. Для правильной организации пассажирского и грузового движения на станции в зависимости от объёма и характера работы должны быть следующие основные устройства станционного хозяйства:

- а) путевое развитие для приёма, расформирования, формирования и отправления поездов и производства грузовых операций;
- б) путевое развитие и устройства для обработки и ремонта вагонов и локомотивов;
- в) устройства СЦБ и связи;
- г) станционные и стрелочные посты;
- д) служебно-технические здания и помещения;
- е) пассажирские здания, билетные и багажные кассы, пассажирские платформы или спланированные площадки и помещения для

приёма, хранения и выдачи багажа и ручной клади;

ж) грузовые и холодильные устройства (грузовые склады, платформы и площадки, льдоэстакады, вагонные весы, контейнерные площадки и др.);

з) устройства освещения, противопожарной безопасности и водоснабжения.

§ 85. Пассажирские остановочные пункты должны иметь пассажирские платформы или спланированные пассажирские площадки, помещения или навесы для пассажиров, а также билетные кассы.

§ 86. В пунктах стыка участков железных дорог узкой и нормальной колеи сооружаются перегрузочные устройства, которые должны иметь необходимый фронт погрузки и выгрузки, соответствующее путевое развитие нормальной и узкой колеи, а в зависимости от размеров работы — грузовые склады, перегрузочные платформы, эстакады и другие устройства для механизированной перегрузки грузов из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи.

§ 87. Пассажирские здания должны иметь:

а) помещения, обеспечивающие удобное и быстрое получение пассажирами проездных билетов и хранение багажа;

б) помещения для пассажиров, ожидающих поезда;

в) помещения для культурного, бытового и санитарно-гигиенического обслуживания пассажиров;

г) в необходимых случаях справочные бюро и радиоузлы.

§ 88. Служебные здания и помещения на станциях, предназначенные для размещения ра-

ботников, связанных с движением поездов (дежурных по станции, работников СЦБ и связи и др.), должны обеспечивать удобные условия для работы.

Помещения для работников, обслуживающих пассажиров и клиентуру, должны иметь удобный доступ, обеспечивающий быстрое выполнение операций. Помещения, предназначенные для обслуживания пассажиров, запрещается занимать для служебных целей.

§ 89. Пассажирские платформы и площадки должны обеспечивать быструю, удобную и безопасную посадку и высадку пассажиров.

Расстояние от головки рельса до пола платформы должно быть не более 200 мм.

§ 90. Грузовые склады и багажные помещения, грузовые платформы и площадки, контейнерные площадки должны быть оборудованы так, чтобы обеспечивалась сохранность груза и багажа, быстрое и удобное производство грузовых операций с применением необходимых средств механизации.

Высота верхней плоскости погрузочных платформ над головкой рельса должна быть 660 мм; платформы других размеров могут быть временно сохранены.

§ 91. На грузовых станциях с большим объемом грузовой работы для обслуживания клиентуры могут быть организованы товарные конторы.

§ 92. Помещения стрелочных постов должны быть оборудованы устройствами СЦБ и связи и иметь необходимые сигналы, инвентарь, инструменты и материалы по нормам, установленным начальником дороги. Стрелочные посты, кроме того, должны быть оборудованы наружными вызывными звонками.

Г л а в а VII

СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА СИГНАЛИЗАЦИИ И СВЯЗИ

Сигнализация, централизация и блокировка

§ 93. На железных дорогах узкой колеи применяются следующие виды сигнализации, централизации и блокировки:

- а) сигналы;
- б) электрожелезная система;
- в) централизация сигналов;
- г) ключевая зависимость и контрольные замки;
- д) станционная блокировка;
- е) автоматическая переездная сигнализация;
- ж) приборы путевого ограждения.

Сигналы

§ 94. Сигналы служат для обеспечения безопасности движения, а также для чёткой организации движения поездов и маневровой работы.

Сигналами даются указания локомотивным и поездным бригадам и другим работникам, связанным с движением, при следовании поездов и маневровой работе.

§ 95. На железных дорогах узкой колеи применяются только сигналы, утверждённые Министерством путей сообщения для всей сети железных дорог Союза ССР.

§ 96. Сигналы на железных дорогах делятся на видимые и звуковые. Видимые сигналы подаются светофорами, семафорами, дисками, щитами, фонарями, флагами, факел-свечами, сигнальными указателями (стрелочными ука-

зателями, указателями путевого заграждения, гидроколонок) и сигнальными знаками. Звуковые сигналы подаются рожками, ручными свистками, свистками локомотивов и автодрезин, колоколами и петардами.

Все сигнальные приборы должны быть утверждённого МПС типа.

§ 97. Показания входных сигналов должны быть как днём, так и ночью отчётливо различимы с приближающегося поезда на расстоянии не менее длины расчётного тормозного пути плюс 100 м. В местах, где достигнуть такой видимости не представляется возможным, а также в районах с частыми туманами, метелями и другими неблагоприятными условиями, понижающими видимость сигналов, перед входными сигналами должны устанавливаться предупредительные сигналы.

Предупредительные сигналы устанавливаются от основного сигнала на расстоянии не менее длины расчётного тормозного пути.

Видимость предупредительных сигналов, а также основных сигналов, имеющих предупредительные сигналы, должна быть не менее 200 м.

Единый расчётный тормозной путь для всех участков узкой колеи на дороге устанавливается начальником дороги.

§ 98. Перед всеми входными сигналами и сигналами прикрытия независимо от установки предупредительных сигналов устанавливаются оповестительные щиты.

§ 99. Семафоры, светофоры и предупредительные диски устанавливаются с правой стороны по направлению движения поездов или над осью ограждаемого ими пути.

Сигналы по каждому пути должны устанавливаться так, чтобы их нельзя было принимать с поезда за сигналы, относящиеся к соседним путям.

§ 100. Входные сигналы раздельного пункта должны быть установлены от первого входного стрелочного перевода на расстоянии не ближе 50 м, считая от остряка противошёрстного или предельного столбика пошёрстного стрелочного перевода.

§ 101. Стрелки ответвлений от главного пути на перегонах при наличии устройств электрожезловой системы должны быть связаны с этими устройствами таким образом, чтобы изъятие жезла было возможно только при нормальном положении стрелки по главному пути.

§ 102. Пересечения в одном уровне и сплетения железнодорожных линий должны ограждаться сигналами прикрытия, расположенными на расстоянии не менее 50 м от предельных столбиков. Эти сигналы должны быть так связаны между собой, чтобы открытие одного из них возможно было только при запрещающих показаниях враждебных сигналов.

§ 103. Сигналы прикрытия пересечений и сплетений железнодорожных линий должны дополняться предупредительными сигналами.

§ 104. Места установки постоянных сигналов определяются комиссией под председательством начальника отделения дороги и утверждаются начальником дороги.

§ 105. Освещение всех сигналов, в том числе и стрелочных указателей, должно обеспечивать ясную видимость показаний сигналов с поезда.

Ответственность за обеспечение своевременного и бесперебойного освещения сигналов возлагается:

а) светофоров — на начальников дистанций сигнализации и связи;

б) семафоров, предупредительных дисков, маневровых щитов, стрелочных указателей, указателей приборов путевого заграждения и гидравлических колонок на станциях — на начальников станций.

Порядок освещения предупредительных дисков устанавливается приказом начальника дороги;

в) сигналов на путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств — на начальников соответствующих хозяйственных организаций;

г) постоянных дисков уменьшения скорости, а также семафоров прикрытия и предупредительных дисков, установленных для ограждения мест, проходимых с проводником (при отсутствии постов), — на начальников дистанций пути.

Обеспечение электроэнергией всех устройств электроосвещения сигналов на станционных путях, питаемых от общих источников энергоснабжения, производится локомотивным отделом отделения дороги.

§ 106. Запрещается применение на сигналах стёкол и линз, имеющих окраску, не соответствующую установленным стандартам и образцам.

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

- а) красный, требующий остановки;
- б) жёлтый, требующий уменьшения скорости;
- в) зелёный, разрешающий движение с установленной скоростью.

Электрожелезная система

§ 108. Устройства электрожелезной системы не должны допускать изъятия из железных аппаратов одновременно более одного железа, относящегося к данному перегону.

§ 109. Установка железных аппаратов одной и той же серии допускается не чаще, чем через три перегона.

§ 110. Железные аппараты на перегонах, где допускается движение поездов вслед с разграничением их временем, а также движение поездов с толкачами, следующими до соседней станции, должны быть обеспечены развивающимися железами.

§ 111. Железные аппараты для перегонов, где допускается подталкивание поездов с возвращением толкача с перегона обратно на станцию отправления, должны быть дополнены приборами с ключом-железом.

Конструкция железного аппарата не должна допускать извлечение из аппарата ключа-железа до извлечения основного железа.

Централизация сигналов

§ 112. Устройства централизации сигналов всех типов должны обеспечивать взаимное замыкание сигналов, не допуская открытия взаимно-враждебных сигналов.

Ключевая зависимость и контрольные замки

§ 113. Устройства ключевой зависимости должны обеспечивать взаимное замыкание стрелок и сигналов посредством стрелочных и сигнальных контрольных замков.

§ 114. Стрелочные контрольные замки должны:

а) допускать извлечение ключа только при запертой стрелке;

б) обеспечивать запираение стрелки только в положении, указанном на вынутом из замка ключе, при условии плотного прилегания прижатого остряка к рамному рельсу;

в) не допускать возможности запираения стрелки при зазоре между прижатым остряком и рамным рельсом в 3 мм и более.

§ 115. Сигнальные контрольные замки не должны допускать извлечения ключа при открытом положении сигнала.

§ 116. Не допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той же серии в пределах одной станции.

Станционная блокировка

§ 117. Станционная блокировка должна обеспечивать:

а) контроль со стороны дежурного по станции за правильностью приготовления постами маршрутов приёма и отправления поездов и внутри-станционных маршрутов;

б) взаимное замыкание стрелок и сигналов, управляемых из разных постов.

Автоматическая переездная сигнализация

§ 118. Автоматическая переездная сигнализация должна подавать сигнал остановки в сторону трамвайных путей и авто-гужевой дороги при приближении к переезду поезда.

Сигнал должен оставаться в закрытом положении до полного освобождения переезда поездом.

Приборы путевого заграждения

§ 119. Приборы путевого заграждения (сбрасывающие стрелки и башмаки, поворотные бруссы) при заграждающем их положении не должны допускать выхода поезда или подвижного состава с путей, на которых они установлены.

Эти приборы должны быть снабжены указателями путевого заграждения.

Связь

§ 120. Устройства связи должны обеспечивать быстрые сношения между собой работников, связанных с движением поездов, и передачу срочных распоряжений.

§ 121. На железных дорогах узкой колеи могут применяться следующие основные виды проводной связи:

а) поездная межстанционная — для сношений станций по движению поездов;

б) диспетчерская поездная — для сношений поездного диспетчера со станциями, входящими в его участок;

в) постанционная — для служебных переговоров работников станций между собой;

г) линейно-путевая — для служебных переговоров работников железной дороги по вопросам, касающимся содержания в исправном состоянии пути и сооружений;

д) дорожная — для общей служебной связи между управлением дороги, отделениями и крупными станциями;

е) стрелочная — для служебных переговоров дежурного по станции со стрелочными постами;

ж) местная станционная — для общей служебной связи.

Для передачи распоряжений работникам станций, а также информации пассажиров на вокзалах применяются установки громкоговорящего оповещения.

§ 122. На железных дорогах узкой колеи могут применяться следующие основные виды радиосвязи:

а) поездная — для служебных переговоров поездного и локомотивного диспетчера, а также дежурных по станциям с машинистами поездных локомотивов;

б) станционная — для служебных переговоров дежурных по станциям с машинистами маневровых локомотивов.

§ 123. Категорически запрещается включение других телефонов в провода поездной межстанционной и стрелочной связи.

В провода диспетчерской поездной связи допускается включение только телефонов дежурных по станциям, операторов, дежурных по локомотивным депо, подменным пунктам и локомотивных диспетчеров.

Допускается временное включение в провода диспетчерской поездной связи на перегонах переносных телефонов главных кондукторов (при вынужденной остановке поезда), начальников восстановительных поездов и руководителей путевых работ.

Запрещается вести переговоры по диспетчерской поездной связи по вопросам, не связанным непосредственно с движением поездов.

Линии СЦБ и связи

§ 124. Линии СЦБ и связи могут быть воздушными и кабельными.

§ 125. Расстояние нижней точки проводов воздушных линий от земли при максимальной стреле провеса должно быть на перегонах не менее 2,5 м, на станциях — не менее 3,0 м, на переездах — не менее 4,5 м, при пересечениях железнодорожных путей — не менее 6,0 м от головки рельса.

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

- 1) провода диспетчерской поездной связи;
- 2) провода электрожелезной системы, поездной межстанционной и стрелочной связи;
- 3) все остальные провода СЦБ и связи.

§ 127. Сооружения и устройства СЦБ и связи должны быть обеспечены защитой от мешающего и опасного влияния соседних и пересекающих их линий сильного тока и от грозových разрядов.

Содержание устройств СЦБ и связи

§ 128. Категорически запрещается доступ лиц, не связанных с управлением и обслуживанием аппаратов СЦБ, а также аппаратов связи, служащих для сношений по движению поездов, в помещения, где эти аппараты установлены.

Пользоваться аппаратами имеют право только уполномоченные на то работники во время своего дежурства.

§ 129. Аппараты СЦБ, осуществляющие различного рода зависимости, должны быть закрыты и запломбированы; вскрытие их допускается только уполномоченными на то работниками службы сигнализации и связи с обязательной об этом предварительной записью в журнале осмотра этих устройств.

За целостность пломб на аппаратах СЦБ несут ответственность дежурные работники, пользующиеся этими аппаратами (дежурные по станциям и поста́м, стрелочники).

§ 130. Временные изменения в зависимости устройств СЦБ могут допускаться лишь с разрешения начальника отделения дороги не более чем на одни сутки, а на больший срок — с разрешения начальника дороги.

§ 131. Запрещается производить работы по переустройству, переносу, ремонту и замене приборов СЦБ без ведома дежурного по станции и без предварительной записи об этом в журнале осмотра этих устройств.

§ 132. Испытания действующих устройств СЦБ должны производиться с согласия и под наблюдением дежурного по станции.

§ 133. Начальник дистанции сигнализации и связи обязан точно знать состояние всех устройств СЦБ и связи на своей дистанции, систематически проверять их как через подчинённых ему работников, так и лично, обеспечивая исправное и точное действие всех этих устройств.

Не реже одного раза в месяц начальник дистанции сигнализации и связи обязан лично проверять видимость сигналов с локомотива.

Начальник дистанции сигнализации и связи обязан обучать и проверять умение обращаться с устройствами СЦБ и связи работников других служб, обслуживающих эти устройства, и систематически проверять их знания.

§ 134. Старший электромеханик СЦБ и связи обязан организовать на своём участке работу электромехаников и монтеров по графику технологического процесса, систематически проверять их работу и обеспечивать правильное и бесперебойное действие устройств СЦБ и связи и нормальную видимость сигналов, проверяя видимость сигналов с локомотива не реже одного раза в месяц.

§ 135. Электромеханик СЦБ и связи обязан выполнять работы по текущему содержанию устройств СЦБ и связи по установленному графику, обеспечивая правильное и бесперебойное их действие и нормальную видимость сигналов, проверяя видимость сигналов не реже одного раза в декаду.

Все дефекты должны немедленно устраняться.

§ 136. Монтер СЦБ обязан выполнять работы по текущему содержанию устройств СЦБ по установленному графику, немедленно устранять все дефекты без прекращения действия аппаратов, а в случае невозможности самому устранить повреждение немедленно поставить об этом в известность электромеханика своего участка.

§ 137. Для обеспечения бесперебойной работы устройств СЦБ и связи и их ремонта на дорогах создаются и оснащаются необходимым оборудованием дистанционные мастерские и передвижные вагоны-мастерские СЦБ.

Глава VIII

ОСМОТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ СООРУЖЕНИЙ И УСТРОЙСТВ И ИХ РЕМОНТ

Осмотр железнодорожных сооружений и устройств

§ 138. Для обеспечения бесперебойного и безопасного движения поездов и маневровой работы должны систематически и тщательно осматриваться в установленные сроки:

а) путь и путевые устройства на станциях и перегонах;

б) стрелочные переводы и устройства СЦБ и связи на станциях и перегонах;

в) сооружения и устройства локомотивного и вагонного хозяйства и водоснабжения.

Осмотр и ответственность за состояние этих сооружений и устройств возлагаются на работников, непосредственно их обслуживающих, на начальника отделения дороги и соответственно на начальников участков, дистанций, депо и станций, в ведении которых находятся эти сооружения и устройства.

При осмотре проверяются износ и состояние отдельных частей и деталей, их взаимодействие и соответствие установленным размерам и допускам.

§ 139. Осмотры путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и сигнальных принадлежностей, а также проверка видимости сигналов на станциях, кроме того, должны производиться:

а) не реже одного раза в месяц — комиссией под председательством начальника станции в составе дорожного мастера и электромеханика СЦБ и связи;

б) не реже одного раза в квартал — комиссией под председательством начальника отделения дороги в составе начальников дистанции пути, дистанции сигнализации и связи, вагонного участка, ревизора движения и начальника станции.

Месячные и квартальные осмотры путей и стрелочных переводов на путях локомотивного, вагонного, путевого и других хозяйств должны производиться теми же комиссиями с участием начальников соответствующих хозяйственных организаций.

§ 140. Начальник станции обязан каждый раз при обходах станции производить осмотр стрелочных переводов. Такие же осмотры должны производиться при посещении станций начальником отделения дороги, начальником отдела эксплуатации отделения дороги, начальником дистанции пути и ревизорами движения, а устройств СЦБ на стрелочных переводах — начальником дистанции сигнализации и связи.

§ 141. Результаты единоличных и комиссионных осмотров и мероприятия по ним занесются в «Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи», в котором отмечается время устранения неисправностей.

§ 142. Не реже одного раза в три месяца начальник локомотивного отдела отделения дороги должен производить осмотр источников водоснабжения, насосных станций, гидравлических колонок и кранов, водонапорных сооруже-

ний, а также экипировочных устройств и электростанций.

§ 143. Не реже одного раза в месяц начальник вагонного участка должен производить осмотр компрессорных установок для опробования автотормозов и специальных прессов для испытания упряжных приборов и рессор.

§ 144. Не реже одного раза в месяц начальники локомотивных и вагонных депо и дистанций пути должны производить осмотр и проверку исправности дефектоскопов, находящихся в их ведении.

§ 145. Не реже одного раза в три месяца начальники соответствующих служб дороги должны производить осмотр и проверку исправности контрольно-измерительных вагонов.

§ 146. Результаты осмотра и необходимые мероприятия по устранению неисправностей заносятся начальником, производившим осмотр, в специальный журнал осмотра сооружений и устройств. В журнале отмечается также время устранения неисправностей и выполнения намеченных мероприятий.

§ 147. Не реже двух раз в год должен производиться осмотр всех служебно-технических зданий комиссией под председательством начальника дистанции зданий и сооружений в составе начальника хозяйственной организации, эксплуатирующей данное здание, а также представителей пожарного и санитарного надзора. Результаты осмотра оформляются актом, в котором должны быть предусмотрены необходимые мероприятия.

§ 148. Ежегодно комиссией под председательством начальника дороги в составе назначаемых им руководителей служб и отделов произво-

дятся весенний и осенний осмотры всех участков дороги с целью проверки состояния хозяйства и определения мер по его улучшению и развитию, а также проверки состояния безопасности движения и дисциплины личного состава линейных хозяйственных организаций.

Ремонт железнодорожных сооружений и устройств

§ 149. Ремонт пути, устройств СЦБ и связи и других сооружений и устройств должен производиться, как правило, без перерыва движения и без сокращения скорости следования поездов при обеспечении полной безопасности движения.

Лишь в исключительных случаях, при значительных по объёму и сложных по условиям производства работах, могут допускаться кратковременные перерывы в движении и ограничение скоростей.

При производстве значительных по объёму работ по ремонту тоннелей и мостов, реконструкции, капитальному, среднему ремонту пути и сплошной смене рельсов в графике движения поездов должны предусматриваться окна, как правило, в светлое время суток. Вызываемые при производстве этих работ ограничения скоростей также должны быть учтены в графике движения поездов.

Ремонтные работы должны производиться преимущественно в периоды наименее интенсивного движения, с наименьшим нарушением графика движения поездов.

§ 150. При выполнении работ, вызывающих перерыв движения, а также работ со значитель-

ным объёмом и сложных по условиям производства, точный срок начала и окончания работ устанавливается начальником отделения дороги совместно с руководителем работ.

Руководитель работ на время производства их обязан установить постоянную связь с поездным диспетчером.

§ 151. В случаях, когда необходимо при следовании поезда обеспечить особую бдительность локомотивных и поездных бригад и предупредить их о производимых работах, неисправности пути, сигнализации, водоснабжения, на поезда выдаются письменные предупреждения.

Порядок ограждения мест производства работ

§ 152. Запрещается:

а) приступить к работам до ограждения сигналами мест производства работ, опасных для следования поездов;

б) снимать сигналы, ограждающие места работ, до полного окончания работ, а также проверки состояния пути и соблюдения габарита.

Места производства работ, опасные для следования поездов, должны ограждаться сигналами с обеих сторон.

Места производства работ, требующие остановки поездов, ограждаются следующим образом.

Переносный красный сигнал устанавливается на пути посредине участка, требующего ограждения; на расстоянии 50 м от границ ограждаемого участка по обе стороны ставятся также переносные красные сигналы. На расстоянии длины расчётного тормозного пути от этих

сигналов укладываются по три петарды и на расстоянии 200 м от первой, ближней к месту работ петарды в направлении от места работы ставятся переносные сигналы уменьшения скорости.

Переносные сигналы уменьшения скорости и петарды должны находиться под охраной сигналистов, стоящих с ручными красными сигналами в 20 м от первой петарды в сторону работ.

Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ.

При производстве работ развёрнутым фронтом (более 200 м) переносные красные сигналы, установленные на расстоянии 50 м от границ участка, требующего ограждения, должны находиться под охраной сигналистов.

Места производства работ, требующие следования поездов с пониженной скоростью, ограждаются с обеих сторон сигналами уменьшения скорости на расстоянии 600 м.

§ 153. Для установки и охраны переносных сигналов, ограждающих путевые работы, руководитель работ выделяет специально назначенных лиц, выдержавших установленное испытание, имеющих головные уборы, отличные от общепринятых для работников железнодорожного транспорта.

§ 154. Запрещается производить работы на станционных путях, связанные с безопасностью движения поездов и маневровых передвижений, без разрешения дежурного по станции и без предварительной записи в «Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи».

Ввод указанных устройств в действие производится распоряжением дежурного по станции только после соответствующей записи в журнал руководителя работ об окончании ремонта и исправном действии устройств.

Порядок закрытия перегонов для производства работ

§ 155. Закрытие перегона для производства работ может разрешаться только распоряжением начальника дороги.

§ 156. На основании распоряжения начальника дороги о закрытии перегона начальник отделения дороги не позже чем за сутки до начала работ письменно предупреждает соответствующих работников о предстоящем закрытии перегона.

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

§ 157. Запрещается приступать к работам до получения руководителем работ копии приказа поездного диспетчера о состоявшемся закрытии перегона, а также до ограждения сигналами места работ.

§ 158. Открытие перегона производится только после письменного уведомления, телеграммы или телефонограммы начальника дистанции пути или уполномоченного им работника по квалификации 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.

При производстве работ, связанных с устройствами энергоснабжения или СЦБ и связи и не вызывающих нарушения целостности пути и искусственных сооружений, открытие перегона производится по получении уведомления соответственно от начальника локомотивного отдела отделения дороги или начальника дистанции сигнализации и связи.

§ 159. Выходы на закрываемый путь с обеих станций, ограничивающих перегон, должны быть ограждены переносными красными сигналами, охраняемыми стрелочниками.

РАЗДЕЛ II

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ЕГО СОДЕРЖАНИЕ

§ 160. Локомотивы и вагоны должны строиться по типам и техническим характеристикам, утвержденным Правительством. Конструкции, узловые чертежи и технические условия на локомотивы и вагоны для железных дорог утверждаются соответствующим министром промышленности, строящей этот подвижной состав, по согласованию с Министром путей сообщения.

§ 161. Запрещается вносить изменения в конструкции принятых в эксплуатацию локомотивов и вагонов без разрешения Министра путей сообщения.

§ 162. Подвижной состав не должен выступать ни в груженом, ни в порожнем состоянии никакой своей частью за пределы габарита (предельного очертания) подвижного состава (ОСТ 10167-39).

Наименьшие расстояния от низа частей подвижного состава, находящегося в эксплуатации, до уровня головок рельсов, а также порядок проверки этих расстояний устанавливаются МПС.

§ 163. Вновь построенный подвижной состав до сдачи его в эксплуатацию на дорогу должен быть испытан и принят в установленном порядке от завода-поставщика.

§ 164. Подвижной состав должен содержаться в постоянной исправности.

Предупреждение появления каких-либо неисправностей подвижного состава должно быть одной из основных задач в работе лиц, ответственных за его содержание.

Г л а в а I

ЛОКОМОТИВЫ

Общие требования

§ 165. Локомотив является основной двигательной силой на железнодорожном транспорте, обеспечивающей ведение поездов по графику.

§ 166. На каждый локомотив (паровоз, мотовоз, автомотриса) должен вестись технический паспорт, в который заносятся даты постройки и вступления в эксплуатацию, пробег, конструктивные изменения, смены котла (на паровозе), первичного двигателя (на мотовозе), а также данные о периодическом ремонте.

§ 167. Каждый локомотив должен иметь отличительные знаки и надписи: государственный герб, знак МПС, инициалы дороги приписки, дату и место постройки, серию и номер, конструктивную скорость, дату и место производства установленных видов ремонта, а также таблички и надписи об освидетельствовании котла (для паровоза), его контрольных приборов и резервуаров.

На тендере должны быть обозначены серия и номер, инициалы дороги приписки, ёмкость бака для воды в кубометрах, вместимость для топлива в тоннах.

Паровозные котлы

§ 168. Котёл каждого паровоза должен иметь не менее:

а) двух независимых приборов для подачи воды, из которых каждый должен обеспечивать полную подачу воды при максимальной форсировке котла;

б) двух предохранительных клапанов с приспособлениями, не допускающими изменения нагрузки на клапан;

в) двух приборов для указания уровня воды в котле, причём один из них в виде водопробных краников и другой — в виде водомерного стекла;

г) одного манометра для определения давления пара в котле. Манометр должен иметь контрольную стрелку, а на циферблате красную черту, показывающую наивысшее допускаемое давление пара в котле. Манометр должен периодически проверяться с нанесением на нём даты проверки;

д) не менее двух предохранительных пробок, установленных в передней и задней части потолка топки.

На лобовой стенке котла вблизи водомерного стекла должна быть прикреплена шурупами металлическая пластинка с указателем и надписью: «Наинизший уровень воды в котле». Указатель пластинки должен быть установлен на высоте не менее 100 мм над наивысшей точкой потолка топки, омываемой водой.

Манометр и предохранительные клапаны должны быть запломбированы, предохранительные пробки на поверхности сплава должны

быть заклеены с указанием даты и места их осмотра.

§ 169. Котёл каждого паровоза должен испытываться в установленные сроки.

Колёсные пары

§ 170. Каждая колёсная пара паровоза и тендера должна удовлетворять требованиям Инструкции по освидетельствованию, формированию и ремонту колёсных пар паровозов и тендеров, а мотовозная — Инструкции по освидетельствованию и ремонту колёсных пар мотовозов, автодрезин и прицепов к ним и иметь чётко поставленные клейма о времени и месте её формирования и полного освидетельствования.

Кроме того, на осях, бандажах и колёсных центрах должны быть клейма завода-изготовителя, номера плавки, даты изготовления, номера оси и бандажа.

Клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки.

Колёсные пары, изготовленные и сформированные до 1951 г. и не имеющие установленных клейм формирования и маркировки, как исключение, допускаются к эксплуатации по распоряжению начальника дороги.

Колёсные пары за время своей службы должны подвергаться осмотру под локомотивами, освидетельствованиям — обыкновенному и полному, а при подкатке под локомотив регистрироваться в специальном журнале.

§ 171. Расстояние между внутренними гранями бандажей должно быть 685 мм. Отклонения допускаются в сторону увеличения или уменьшения не более 3 мм.

Ширина бандажа должна соответствовать утверждённым размерам.

§ 172. Запрещается выпускать под поезда локомотивы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей колёсных пар:

а) ослабление бандажа на центре или оси в ступице колеса;

б) поперечная трещина в оси;

в) продольная трещина или плена на оси длиной более 25 мм;

г) протёртое место на оси глубиной более 2 мм;

д) трещина в бандаже, диске или ступице колёсного центра, ободе, диске или ступице цельнокатанного колеса;

е) трещина в спице колеса и одновременно наличие трещин в двух смежных со спицей секторах обода или наличие двух трещин в одном секторе обода колеса;

ж) прокат бандажей паровозов более 6 мм, тендерного бандажа и мотовозного колеса — более 7 мм.

В зависимости от местных условий приказом начальника дороги допускается увеличение или уменьшение указанных норм предельного проката паровозных и тендерных бандажей и мотовозных колёс на 1 мм;

з) толщина гребней паровозных или тендерных бандажей и мотовозных колёс менее 16 мм или более 25 мм при измерении на расстоянии 18 мм от вершины гребня;

и) отклонение расстояния между внутренними гранями бандажей в сторону увеличения или уменьшения более 3 мм по сравнению с утверждённым размером;

к) ползун (выбоина) на поверхности катания паровозных, тендерных и мотовозных бандажей и колёс глубиной более 1 мм;

л) раковина или выщербина на поверхности катания бандажа паровоза или колеса мотовоза; раковина на поверхности катания бандажа или обода цельнокатанного колеса тендера;

м) выщербина на поверхности катания бандажа или обода цельнокатанного колеса тендера длиной более 25 мм и глубиной более 2 мм;

н) предельный вертикальный подрез гребня бандажа или цельнокатанного колеса, измеряемый специальным шаблоном утверждённого МПС образца, или остроконечный накат гребня бандажа.

§ 173. Ось каждой колёсной пары локомотива или тендера должна проверяться дефектоскопом полностью при формировании, а средняя часть и шейки — каждый раз при подкатке под локомотив или тендер.

Ремонт, содержание и обслуживание локомотивов

§ 174. Техническое состояние локомотивов определяется путём осмотра, который производится:

а) в депо, пунктах оборота локомотивов, на станционных путях и при остановках в пути следования;

б) перед постановкой локомотивов в деповской или заводской ремонт и при выпуске их из ремонта;

в) между очередными ремонтами (контрольно-технический осмотр);

г) при годовом комиссионном осмотре.

§ 175. При осмотре локомотивов проверяется:

а) износ и состояние частей и деталей и соответствие их установленным размерам, обеспечивающим безопасность движения;

б) наличие и исправность действия тормозных устройств и контрольных и измерительных приборов, а также наличие и исправность сигнальных принадлежностей.

§ 176. Запрещается выпускать под поезда паровозы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

а) испорченный свисток;

б) неисправный паро-воздушный насос, неисправный воздушный, паровой или ручной тормоз паровоза, неисправный воздушный или ручной тормоз тендера;

в) неисправный или дающий неправильное показание манометр;

г) неисправная или не снабжённая песком песочница;

д) трещина в хомуте, рессорной подвеске или коренном листе рессоры; излом рессорного листа;

е) неисправность приборов освещения;

ж) расплавленный или изломанный буксовый подшипник;

з) трещина в корпусе буксы;

и) ослабшие болты в соединениях рамы, экипажа или машины;

к) отсутствие предохранительных устройств рычажной передачи тормоза;

л) неисправные ударные и сцепные устройства, требующие замены их деталей;

м) неисправный питательный прибор;

н) неисправный предохранительный клапан котла;

- о) отсутствие или неисправность водомерного стекла или водопробных краников;
- п) течь предохранительной пробки;
- р) неисправный смазочный аппарат;
- с) расплавленный или изломанный дышло-
вый подшипник;
- т) изгиб или трещина в деталях движущего
или парораспределительного механизма (дышла,
тяги, маятника, кулисы и др.);
- у) изломанные поршневые или золотниковые
кольца;
- ф) неисправные искроуловительные или
искрогасительные приборы.

§ 177. Запрещается выпускать в эксплуата-
цию мотовозы и автомотрисы, у которых имеется
хотя бы одна из следующих неисправностей:

- а) неисправный звуковой сигнал;
- б) неисправный компрессор;
- в) неисправная система питания и охлажде-
ния;
- г) неисправная система электрооборудова-
ния;
- д) неисправные измерительные приборы (ма-
нометр или амперметр);
- е) стук подшипников двигателя;
- ж) трещина в корпусе буксы;
- з) неисправные тормоза;
- и) неисправные ударные или сцепные устрой-
ства;
- к) недогруженные балластные ящики;
- л) неисправный или отсутствующий огне-
тушитель.

§ 178. План ремонта локомотивов составляет-
ся соответствующими службами дороги на осно-
вании преподанных МПС технологических про-

цессов и норм пробега и утверждается начальником дороги.

§ 179. Локомотив, вышедший из подъёмочного или среднего ремонта из депо, должен быть принят лично начальником депо или его заместителем и приёмщиком МПС и для проверки качества ремонта при первой поездке сопровождаться ими на 1—2 перегона.

По выходе из заводского ремонта локомотив принимается инспектором-приёмщиком МПС.

§ 180. Ответственность за качество выполненного ремонта и безопасность движения локомотивов лежит как на работниках, непосредственно осуществляющих осмотр и ремонт, так и на мастерах и начальниках заводов и депо, а также на инспекторах-приёмщиках МПС.

§ 181. Запрещается оставлять локомотив в рабочем состоянии на деповских путях без наблюдения лица, знакомого с уходом за ним и умеющего его остановить.

§ 182. На каждом паровозе с дровяным или угольным топливом должны быть вполне исправные искроуловительные или искрогасительные приборы.

§ 183. Обслуживание локомотива производится постоянно прикрепленными к нему бригадами, состоящими не менее чем из двух человек — машиниста и его помощника.

§ 184. При движении локомотива по деповским путям на нём может находиться одно лицо, имеющее свидетельство на право управления локомотивом.

§ 185. При работе мотовозов на станционных путях допускается обслуживание их одним машинистом.

§ 186. Чистка топок и продувка котлов паровозов могут производиться лишь в местах, установленных приказом начальника отделения дороги.

Г л а в а II

В А Г О Н Ы

Общие требования

§ 187. Вагонный парк железных дорог узкой колеи состоит из пассажирских и грузовых вагонов.

§ 188. Вагоны допускаются к следованию лишь после осмотра и признания их годными для включения в поезда.

§ 189. Все части вагонов должны соответствовать проектным размерам с соблюдением установленных допусков.

§ 190. Для безопасной работы сцепщика:

а) наименьшее расстояние от ударной поверхности полностью вдвинутого буфера до буферного бруса должно быть не менее 300 мм;

б) лобовая стенка вагона в промежутке между ударно-тяговым устройством и угловой стойкой на высоте 1 900 мм от головок рельсов не должна иметь выступающих предметов, препятствующих безопасной работе сцепщика.

§ 191. Расстояние между центрами крайних осей колёсных пар вагонов, не имеющих тележек, не должно быть менее 2 000 мм.

§ 192. Все пассажирские вагоны с обоих концов, а грузовые вагоны со стороны площадки для ручного тормоза должны иметь крюки для боковых сигнальных фонарей, а на лобовых стенках скобы для хвостовых буфер-

ных фонарей. Крюки должны быть установлены так, чтобы навешенные на них типовые сигнальные фонари не выходили за пределы установленного габарита.

§ 193. Пассажирские вагоны должны быть оборудованы устройствами отопления, вентиляции, электрического освещения, приборами свечного освещения и огнетушителями.

Применение газового и керосинового освещения и газовых кухонь запрещается.

§ 194. Пассажирские вагоны согласно установленной конструкции должны иметь санузлы и баки запаса воды для питания приборов отопления, для умывальников и промывки унитазов. Кроме того, вагоны для пассажиров должны обеспечиваться по установленным нормам предметами бытового и культурного обслуживания пассажиров.

§ 195. Крытые грузовые вагоны, за исключением специальных типов, должны иметь задвижные двери и люки с запорами в верхней части кузова.

§ 196. Все вагоны должны иметь следующие чёткие знаки и надписи: государственный герб СССР (на пассажирских вагонах), знаки МПС, инициалы дороги приписки, номер вагона, табличку завода-изготовителя с указанием даты и места постройки, дату и место производства периодического ремонта, а также ревизии букс и тормозов, вес тары, подъёмную силу на грузовых вагонах, а на пассажирских вагонах—число мест мягких, жёстких и т. п.

Колёсные пары

§ 197. Каждая колёсная пара должна удовлетворять требованиям Инструкции по освиде-

тельствованию, формированию и ремонту вагонных колёсных пар и иметь на торцах шеек установленные чётко поставленные клейма о времени и месте её формирования и полного освидетельствования.

Кроме того, на осях, бандажах и колёсах должны быть клейма завода-изготовителя, номера плавки, даты изготовления и порядковые номера. Клейма ставятся в местах, предусмотренных правилами маркировки.

Колёсные пары, изготовленные и сформированные до 1951 г. и не имеющие установленных клейм формирования и маркировки, как исключение, допускаются к эксплуатации по распоряжению начальника дороги.

Колёсные пары за время своей службы должны подвергаться осмотру под вагонами, освидетельствованиям — обыкновенному и полному, а при подкатке под вагон регистрироваться в специальном журнале.

§ 198. Запрещается ставить в поезда вагоны, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей колёсных пар:

- а) поперечная трещина в любой части оси;
- б) задиры на предподступичной части или шейке оси;
- в) протёртое место на оси глубиной 2 мм и более;
- г) трещина в бандаже или ободе, диске, спице, ступице колеса или колёсного центра;
- д) ослабление бандажа на ободе или оси в ступице колеса или колёсного центра;
- е) раковина на поверхности катания бандажа или цельнокатанного колеса;

ж) выщербина на поверхности катания колеса или бандажа длиной более установленных МПС размеров;

з) ползун (выбоина) на поверхности катания цельнокатанного колеса или бандажа глубиной более 2 мм, а на поверхности катания чугунного колеса — длиной более 50 мм;

и) прокат по кругу катания более: у пассажирских вагонов — 6 мм, у грузовых вагонов — 7 мм.

В зависимости от местных условий приказом начальника дороги допускается увеличение или уменьшение указанных норм предельных прокатов у пассажирских и грузовых вагонов на 1 мм;

к) толщина гребня, измеренная на расстоянии 18 мм от его вершины:

у стальных колёс более 25 мм или менее 16 мм,
у чугунных колёс более 28,5 мм или менее 18 мм.

Для стальных колёс с шириной бандажа или обода колеса от 90 до 100 мм толщина гребня должна быть не менее 20 мм;

л) предельный вертикальный подрез гребня, измеряемый специальным шаблоном утверждённого МПС образца;

м) остrokонечный накат гребня;

н) толщина бандажа или обода цельнокатанного колеса по кругу катания менее:

	Толщина бандажа или обода цельнокатанного колеса в мм	Толщина бандажа при болтовом креплении в мм
У пассажирских вагонов	19	35
У грузовых вагонов	16	30

Вагоны, обнаруженные в поездах хотя бы с одной из указанных выше неисправностей колёсных пар, должны отцепляться от поездов.

§ 199. Колёсные пары, имеющие хотя бы одну из указанных выше неисправностей, а также имеющие риски на шейке оси, запрещается подкатывать под вагоны.

§ 200. При включении грузовых вагонов в пассажирские поезда толщина бандажа или обода цельнокатанного колеса и глубина проката должны соответствовать нормам, установленным для колёсных пар пассажирских вагонов.

§ 201. Шейки каждой подкатываемой под вагон колёсной пары должны быть проверены дефектоскопом.

Ось каждой колёсной пары должна проверяться дефектоскопом полностью при её формировании, а в средней части — при каждом полном освидетельствовании колёсной пары.

§ 202. Освидетельствование и ремонт колёсных пар должны производиться на ремонтных пунктах, имеющих разрешение МПС на производство этих работ, лицами, получившими после соответствующего испытания право на выполнение этих работ.

§ 203. Расстояние между внутренними гранями бандажей или ободов колёс должно быть:

а) для стальных колёс с шириной бандажа или обода колеса 100 и 115 мм — 685 мм с отклонениями не более 3 мм в ту или другую сторону;

б) для стальных колёс с шириной бандажа или обода колеса от 90 до 100 мм — 690 мм с отклонениями не более 1 мм в сторону уширения и не более 3 мм в сторону сужения;

в) для чугунных колёс — 685 мм с отклонениями в меньшую сторону на 3 мм и в большую на 2 мм; эксплуатация чугунных колёс, имеющих отступление от указанного размера, допускается с разрешения МПС.

Осмотр и ремонт вагонов

§ 204. Осмотр и ремонт вагонов производится на заводах, в вагонных депо, в пунктах технического осмотра, на специально выделенных путях станций и пунктах массовой погрузки и выгрузки.

§ 205. При осмотре вагонов проверяется:

а) износ и состояние отдельных частей и деталей и соответствие их установленным размерам, обеспечивающим безопасность движения;

б) наличие и исправность действия тормозных, сцепных и ударных устройств.

§ 206. Запрещается ставить в поезда вагоны, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей:

а) неисправность колёсной пары, требующая её замены;

б) трещина в поясе тележки и на боковине литой тележки, излом надрессорного бруса или поперечной связи, обрыв колоночного или буксового болта;

в) излом или изогнутость буксовой лапы;

г) излом рессорной державки;

д) излом хомута или листа рессоры; трещина в коренном листе рессоры; разнотипность рессор;

е) неисправность ударно-тягового устройства, требующая замены его частей;

ж) излом или трещина (выходящая с горизонтальной на вертикальную полку) хребтовой, боковой, шкворневой балки или буферного бруса; неисправность поперечного, диагонального или аппаратного бруса, требующая их замены;

з) нарушение соединений стойки у вагона с металлической обрешёткой кузова;

и) неисправность стойки или дверного бруса, требующая их замены;

к) излом потолочной дуги или фрамуги;

л) неисправности обшивки и пола, если груз может быть испорчен вследствие подмочки, выпадать на путь или быть расхищенным;

м) излом подбрюшного бруса цистерны;

н) сдвиг котла цистерны;

о) течь котла цистерны;

п) перекос кузова более 50 мм у грузовых и пассажирских вагонов;

р) неисправность крыши, вследствие чего груз может быть испорчен от проникновения воды, если эта неисправность не может быть устранена при безотцепочном ремонте, а также неисправность у порожних вагонов, требующая замены двух или более листов на крыше;

с) неисправность или отсутствие тормозного оборудования (крепление оборудования, детали рычажной передачи, предохранительные устройства, тормоза и др.);

т) неисправность буксы, требующая её замены; расплавленный или изломанный буксовый подшипник;

у) неисправность крана экстренного торможения на тормозной площадке или внутри вагона;

ф) неисправность поручней или подножек;

х) суммарный зазор между скользунами с обеих сторон тележки более 6 мм или менее 2 мм у пассажирских вагонов и более 12 мм или менее 2 мм у грузовых вагонов.

Кроме того, запрещается ставить в поезда пассажирские вагоны, имеющие хотя бы одну из следующих неисправностей:

а) неисправность тележки;

б) излом или трещина в деталях рессорного подвешивания вагона;

в) зазоры между челюстями и буксой у двухосной тележки более 8 мм в сумме как вдоль, так и поперёк вагона, измеренные на расстоянии одной трети её высоты от низа челюсти;

г) неисправности переходной площадки или барьера, угрожающие безопасности пассажиров при переходе из вагона в вагон;

д) неисправность крыши или приборов вентиляции, вследствие которой возможно проникновение влаги внутрь вагона;

е) неисправность приборов освещения или отопления, угрожающая пожаром, неисправность приборов отопления, препятствующая нормальному отоплению вагона.

§ 207. При обнаружении на станции во время осмотра вагонов неисправных частей эти части ремонтируются или заменяются на месте. В случае невозможности их ремонта и замены на месте, неисправные вагоны направляются на ремонтные пункты.

§ 208. План, порядок, сроки периодических ремонтов вагонов, технологические процессы и нормы устанавливаются МПС.

§ 209. Отремонтированные в депо вагоны принимаются инспекторами-приёмщиками МПС.

§ 210. Ответственность за качество выполненного ремонта и безопасность следования вагонов в поездах лежит как на работниках, непосредственно осуществляющих осмотр и ремонт вагонов, так и на начальниках заводов, вагонных участков, депо и пунктов технического осмотра и инспекторах-приёмщиках МПС.

§ 211. Поездной вагонный мастер обеспечивает в пути исправность вагонов, своевременность смазки и осуществляет безотцепочный ремонт их совместно с бригадами станционных осмотрищиков.

Поездной вагонный мастер должен перед отправлением поезда тщательно осмотреть вагоны, проверить правильность заправки букс и активно участвовать в пробе тормозов.

При следовании поезда поездной вагонный мастер обязан обеспечивать безопасность следования вагонов, своевременно устранять неисправности вагонов, заблаговременно извещая пункты осмотра о необходимом безотцепочном ремонте, который он не может осуществить своими силами.

Специальный подвижной состав и съёмные подвижные единицы

§ 212. Технические требования и порядок содержания и эксплуатации специального подвижного состава (снегоочистители, краны на железнодорожном ходу и др.), а также съёмных подвижных единиц (автодрезины, путевые вагончики, путеизмерительные и дефектоскопные тележки и другие) устанавливаются специальными инструкциями МПС.

Глава III

УДАРНО-ТЯГОВЫЕ УСТРОЙСТВА

§ 213. Локомотивы и вагоны должны иметь стандартные однобуферные ударно-тяговые устройства с двумя цепями.

Упряжные цепи ударно-тяговых устройств должны иметь предохранители от саморасцепа.

Допускается в эксплуатации подвижной состав, имеющий сквозные и несквозные упряжные устройства и винтовые стяжки.

§ 214. Наибольшая и наименьшая допускаемая высота оси буфера над уровнем головок рельсов у локомотивов, тендеров и вагонов устанавливается приказом начальника дороги.

Глава IV

ТОРМОЗА

§ 215. Подвижной состав должен быть оборудован:

а) паровозы — воздушными (или паровыми) и ручными тормозами, а мотовозы — ручными тормозами;

б) пассажирские вагоны — ручными тормозами.

Почтовые и багажные вагоны как эксплуатируемого парка, так и новой постройки могут не иметь ручных тормозов;

в) грузовые вагоны (частично) — ручными тормозами с площадками для тормозильщиков.

§ 216. Локомотивы и пассажирские вагоны новой постройки оборудуются автоматическими и ручными тормозами.

Грузовые вагоны новой постройки оборудуются автоматическими тормозами или пролётными

трубками, а часть вагонов, кроме того, ручными тормозами с площадками для тормозильщиков.

§ 217. Автоматические тормоза должны сохраняться в постоянной исправности и немедленно приходить в действие при разрыве или разъединении воздухопровода.

§ 218. Все пассажирские вагоны, оборудованные автотормозами, а также грузовые вагоны с тормозными площадками, оборудованные автотормозами или пролётными трубками, должны иметь на площадках краны для экстренного торможения; в пассажирских вагонах эти краны должны быть также и внутри вагона. Все краны экстренного торможения должны быть запломбированы.

§ 219. Тормозные грузовые вагоны оборудуются автоматическим тормозом, позволяющим применять порожний и гружёный режимы торможения.

§ 220. Все вагоны с автотормозами или пролётными трубками должны иметь концевые краны. Автотормозные вагоны, кроме того, должны иметь краны для разобщения воздухораспределителей от воздухопровода и выпускные клапаны для оттормаживания.

§ 221. Все части рычажной тормозной передачи, разъединение или излом которых могут вызвать выход их из габарита или падение на путь, должны иметь предохранительные устройства.

РАЗДЕЛ III

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

§ 222. Основой организации движения поездов является график движения, объединяющий работу всех подразделений железной дороги.

Движение поездов по графику — своевременное отправление и прибытие поездов на станцию и следование их по перегонам — обеспечивается правильной организацией технологического процесса работы станций, депо, пунктов технического осмотра и других подразделений железной дороги, связанных с движением поездов.

§ 223. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами, а в исключительных случаях с разграничением временем.

Деление железнодорожных линий

§ 224. Железнодорожные линии делятся раздельными пунктами на отдельные части, называемые перегонами.

Перегоны, границами которых являются станции и разъезды, называются межстанционными, перегоны, ограничиваемые путевыми постами или постом и станцией, называются межпостовыми.

РАЗДЕЛЬНЫЕ ПУНКТЫ

§ 225. Раздельными пунктами являются станции, разъезды и путевые посты.

§ 226. Путевым постом называется раздельный пункт, не имеющий путевого развития.

Кроме путевых постов, являющихся раздельными пунктами, могут быть на перегонах ещё и вспомогательные посты, предназначенные для обслуживания пунктов примыкания ответвлений.

Пункты на перегонах, не имеющие путевого развития, предназначенные исключительно для посадки и высадки пассажиров, раздельными пунктами не являются и носят название пассажирских остановочных пунктов.

§ 227. Разъездом называется раздельный пункт на однопутных линиях, имеющий путевое развитие, предназначенное главным образом для скрещения и обгона поездов, а в необходимых случаях для производства в небольших объёмах грузовых и пассажирских операций.

§ 228. Станцией называется раздельный пункт, имеющий путевое развитие, позволяющее, кроме операций по скрещению и обгону поездов, производить также постоянные операции по приёму и выдаче грузов, а при развитых путевых устройствах — и формирование поездов.

§ 229. Станции в зависимости от их основного назначения и характера работы делятся на:

- а) грузовые;
- б) участковые;

в) пассажирские;

г) промежуточные (в том числе разъезды).

§ 230. Границами территории станции и разъезда являются входные сигналы.

§ 231. Каждый раздельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь определённое наименование или номер.

Наименование каждого раздельного пункта должно быть помещено на пассажирском здании (или путевом посту) как с фасада, так и с обеих сторон подхода поездов в крупном, ясно различимом с поезда виде.

Г л а в а II

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПУТИ

§ 232. Железнодорожные пути делятся на главные, станционные и специального назначения.

§ 233. К главным путям относятся пути перегона и их непосредственное продолжение в пределах станций и разъездов.

§ 234. К станционным путям относятся:

а) приёмно-отправочные;

б) сортировочные;

в) погрузочно-выгрузочные и перегрузочные;

г) вытяжные;

д) деповские (локомотивного и вагонного хозяйства);

е) прочие пути, назначение которых определяется производимыми на них операциями.

К специальным путям на перегонах и станциях относятся:

а) предохранительные и улавливающие тупики;

б) подъездные пути и ветви к предприятиям, карьерам и складам.

§ 235. Предохранительные тупики на станциях предназначаются для предупреждения выхода подвижного состава на маршрут, по которому следует поезд, и должны иметь полезную длину не менее 25 м.

Улавливающие тупики предназначаются для ограждения занятого перегона или маршрута на станции от выхода на них поезда, потерявшего управление на крутом затяжном спуске, или оборвавшейся части состава поезда при движении его на крутом затяжном подъёме.

Улавливающие тупики укладываются по проектам, утверждённым МПС.

§ 236. Каждый путь на станции должен иметь присвоенный ему номер.

Не допускается присваивать одинаковые номера путям в пределах одной станции.

§ 237. Порядок нумерации путей, стрелок, станционных и стрелочных постов устанавливается МПС.

§ 238. Все пути в пределах станционной территории, за исключением переданных в ведение других служб и организаций, находятся в распоряжении начальника станции.

§ 239. На каждом раздельном пункте, имеющем путевое развитие, должен быть масштабный план этого пункта.

В масштабный план должны своевременно вноситься все изменения порядком, установленным МПС.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ

§ 240. Все стрелочные переводы должны находиться в нормальном положении. Нормальным положением является:

а) для входных стрелок главного пути — направление с каждого конца станции на разные пути;

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

в) для стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, — направление в эти тупики.

Для всех стрелок остальных станционных путей нормальное положение устанавливается начальником станции.

Нормальное положение стрелок должно быть указано в техническо-распорядительном акте станции и выписках из него, а также на станциях стрелок.

Стрелки в другое положение могут переводиться:

- а) при приёме и отправлении поездов;
- б) при маневровой работе;
- в) при занятии путей подвижным составом;
- г) при очистке, проверке и ремонте стрелок.

§ 241. Каждый стрелочный перевод должен иметь определённый номер.

Стрелочные переводы нумеруются со стороны прибытия чётных поездов порядковыми чётными

номерами, со стороны прибытия нечётных поездов — порядковыми нечётными номерами.

§ 242. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из соседних станций или же у места ответвления устраивается пост. Ключи от стрелок не обслуживаемого постом стрелочного перевода на перегоне хранятся у дежурного по раздельному пункту, к которому приписан стрелочный перевод.

Порядок содержания в чистоте и исправности, освещения, осмотра и охраны этих стрелочных переводов устанавливается приказом начальника дороги.

§ 243. Каждый стрелочный пост должен находиться в ведении только одного работника — дежурного постового стрелочника, являющегося ответственным за перевод обслуживаемых им стрелок и за безопасность движения поездов.

§ 244. При небольших размерах движения на станциях, перечень которых устанавливается приказом начальника дороги, допускается обслуживание двух стрелочных постов одним дежурным постовым стрелочником, а отдельных стрелок и постов — непосредственно дежурным по станции.

§ 245. На станциях с большим путевым развитием или значительным объёмом работы для контроля за работой дежурных постовых стрелочников назначаются старшие стрелочники.

На станциях, перечень которых устанавливается приказом начальника дороги, для непосредственного обслуживания стрелочных переводов могут назначаться старшие стрелочники с обслуживанием ими стрелочных постов.

Старшие стрелочники утверждаются в должности начальником отделения дороги.

§ 246. Перед проходом поезда должны запереться стрелки, непосредственно входящие в маршрут приёма и отправления, а также стрелки, находящиеся на соседних путях, стрелки вытяжек, предохранительных тупиков и другие, дающие возможность выхода подвижного состава с других путей на путь, по которому следует поезд (охранные).

§ 247. Ключи от запертых стрелок с висячими или контрольными стрелочными замками, не включённых в станционную блокировку, должны храниться у дежурного по станции или у старших стрелочников, где они имеются. Ключи от запертых стрелок, оборудованных контрольными стрелочными замками и включённых в станционную блокировку, должны храниться в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по станции.

§ 248. Ключи от следующих наиболее ответственных запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по станции:

а) стрелок, ведущих на пути стоянки восстановительных и пожарных поездов;

б) стрелок подъездных путей и ветвей на станциях и перегонах, примыкающих к главным путям и не обслуживаемых постами;

в) стрелок съездов между главными путями;

г) стрелок улавливающих тупиков;

д) стрелок приёмо-отправочных путей промежуточных станций при занятии этих путей составами (без локомотивов), отдельными вагонами или группами вагонов.

Ключи от запертых стрелок, ведущих на пути, выделенные для стоянки вагонов с разрядными

грузами, сжатыми и сжиженными газами, должны храниться у дежурного по станции, в том числе и от стрелок, оборудованных ключевой зависимостью, которые в этих случаях должны запираются на висячие замки.

§ 249. Перевод и закрепление ручных стрелок при пригоствлении маршрутов для приёма и отправления поезда производится дежурным постовым стрелочником только по указанию дежурного по станции (лично, по телефону или через старшего стрелочника).

Перевод стрелок при маневровых передвижениях производится по распоряжению лица, руководящего манёврами.

Перевод стрелок другими лицами запрещается.

При маневровых передвижениях на малодеятельных станциях и путях, не обслуживаемых стрелочниками, допускается перевод стрелок составительскими или поездными бригадами. Перечень таких малодеятельных станций и путей устанавливается начальником дороги.

§ 250. Распоряжение дежурного по станции или старшего стрелочника о переводе стрелки или установке маршрута должно быть повторено стрелочником для удостоверения в том, что это распоряжение понято правильно. Немедленно по выполнении распоряжения стрелочник обязан доложить служебному лицу, давшему распоряжение о переводе стрелки.

§ 251. При неисправности стрелки (неплотное прилегание остряка, порча замка, порча закладки, неправильная насадка указателя и т. п.) стрелочник обязан немедленно поставить об этом в известность старшего стрелочника или дежурного по станции. В том случае, когда неисправность угрожает безопасности движе-

ния, стрелочник обязан прекратить по стрелке движение подвижного состава, оградить её сигналами остановки и сообщить об этом дежурному по станции лично или через старшего стрелочника.

§ 252. Дежурный постовой стрелочник, а там, где имеется, — старший стрелочник при ремонте стрелочного перевода должен наблюдать за выполнением ремонта работниками службы пути и службы сигнализации и связи и проверять правильность ограждения стрелочного перевода.

По окончании ремонта стрелочник обязан убедиться в том, что стрелка отремонтирована и находится в состоянии, обеспечивающем безопасное и бесперебойное следование по ней поездов.

§ 253. Обслуживание стрелочных переводов и уход за ними осуществляется стрелочниками.

Правильное обслуживание стрелочных переводов обеспечивается чёткой работой стрелочника.

Стрелочник обязан:

а) при приёме дежурства в присутствии сдающего стрелочника убедиться, что вагоны на путях, входящих в его район, не выходят за предельные столбики, стрелки исправны и очищены, стрелочный инвентарь и сигнальные принадлежности имеются в наличии и исправности;

б) держать стрелки запертыми в нормальном положении согласно выписке из техническораспорядительного акта и переводить их для приёма, пропуска и отправления поездов только по распоряжению старшего стрелочника или дежурного по станции в положение, указанное ими;

в) обеспечивать исправную и бесперебойную работу стрелочных переводов, содержать их

в чистоте, тщательно смазывать и подкреплять ослабшие болты и шурупы и добивать костыли;

г) освещать в ночное время, а при плохой видимости и днём стрелочные указатели, освещение которых предусмотрено технико-распорядительным актом;

д) при приёме и отправлении поездов находиться с установленными сигналами на стрелке, указанной в выписке из технико-распорядительного акта;

е) при проходе поезда внимательно следить, в полном ли составе проследовал поезд и имел ли установленные сигналы;

ж) о всех замеченных ненормальностях немедленно сообщать старшему стрелочнику или дежурному по станции, а в случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей, немедленно принимать меры к остановке поезда или маневрового состава;

з) при производстве манёвров внимательно следить за сигналами и строго их выполнять, обеспечивая быструю и безопасную маневровую работу;

и) знать все правила, указанные в выписке из технико-распорядительного акта, вывешенной в постовом помещении, и точно их соблюдать.

§ 254. Стрелочнику категорически запрещается:

а) оставлять неосвещёнными в ночное время, а при плохой видимости и днём стрелочные указатели, которые по технико-распорядительному акту станции должны освещаться;

б) выводить стрелки из нормального положения, когда это не вызывается условиями работы;

в) держать незапертыми стрелки, которые по техническо-распорядительному акту станции должны быть заперты;

г) находиться на посту без установленных сигналов;

д) уходить во время дежурства со своего поста без разрешения дежурного по станции;

е) допускать посторонних лиц к стрелкам.

Г л а в а IV

ПОРЯДОК ПОЛЬЗОВАНИЯ СИГНАЛАМИ

§ 255. Сигналами остановки служат:

а) красный огонь светофоров, семафоров и сигнальных фонарей;

б) красный цвет флагов и переносных щитов;

в) горизонтальное положение крыла семафора;

г) кругообразное вращение сигнальным флагом, фонарём (с огнём любого цвета), каким-либо предметом или рукой;

д) три коротких звука сигнального прибора;

е) взрыв петарды;

ж) горизонтальная чёрная полоса указателя путевого заграждения;

з) огонь факел-свечи.

Погасшие огни на светофорах (кроме предупредительных) и на семафорах, непонятное их показание или неправильная и непонятная подача сигналов также требуют остановки.

Сигналы остановки применяются:

а) для ограждения отдельных пунктов, перегонов, мест сплетения и пересечения путей;

б) для ограждения препятствий на пути, не допускающих пропуска поездов;

в) для ограждения поезда, остановившегося на перегоне;

г) при производстве маневровой работы;

д) для ограждения хвоста поезда при движении;

е) для остановки поездов во всех случаях, угрожающих безопасности движения или жизни людей.

§ 256. Проезд закрытого семафора и светофора запрещается.

В исключительных случаях, особо предусмотренных настоящими Правилами и Инструкцией по движению поездов, проследование закрытого сигнала допускается только по специальному разрешению установленным порядком.

§ 257. Сигналами уменьшения скорости служат:

а) жёлтые огни светофоров, семафоров, предупредительных дисков, постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных фонарей;

б) жёлтый цвет развёрнутых флагов, предупредительных дисков, постоянных дисков уменьшения скорости и переносных щитов;

в) два крыла входного семафора, поднятые под углом 135° к мачте;

г) два коротких звука сигнального прибора;

д) медленное движение вверх и вниз развёрнутым жёлтым флагом или фонарём с жёлтым или прозрачно-белым огнём.

Сигналы уменьшения скорости применяются:

а) как предупредительные перед сигналами остановки;

б) при приёме поезда на боковой путь станции;

в) при приёме поезда с остановкой на станции;

г) при ограждении мест, по которым поезда должны следовать с уменьшенной скоростью;

д) при производстве маневровой работы.

§ 258. Сигналами, разрешающими движение с установленной скоростью, служат:

а) зелёный огонь светофоров, семафоров, предупредительных дисков, постоянных дисков уменьшения скорости и сигнальных фонарей на шестах;

б) зелёный цвет оборотной стороны постоянных дисков уменьшения скорости и переносных щитов;

в) поднятое крыло семафора под углом 135° к мачте;

г) горизонтальное положение предупредительных дисков.

Сигналы, разрешающие движение с установленной скоростью, применяются:

а) при приёме, отправлении и пропуске поездов на отдельных пунктах, в местах сплетения и пересечения путей;

б) при выходе поезда с участка, ограждённого сигналами уменьшения скорости.

§ 259. Запрещается установка декоративных полотнищ, плакатов и огней красного, жёлтого и зелёного цвета, мешающих правильному восприятию железнодорожных сигналов.

§ 260. Светофоры и семафоры при повреждениях должны автоматически принимать загрожающее положение, а предупредительные сигналы — положение, соответствующее запрещающему показанию связанных с ними основных сигналов.

§ 261. При плохой видимости сигналов (туман, метель, ливень, сильный снегопад) в тех случаях, когда станция вследствие занятия или неисправности пути не может принять прибывающий поезд, а путевой пост—пропустить поезд на впереди лежащий перегон, закрытые входные семафоры, не имеющие предупредительных сигналов, должны как днём, так и ночью дополняться петардами. Порядок установки и снятия петард в этих случаях определяется техническо-распорядительным актом станции.

§ 262. Нормальным показанием входных сигналов и сигналов прикрытия является запрещающее.

§ 263. Показание сигнала является приказом и подлежит беспрекословному выполнению. Работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать немедленное выполнение требования сигнала всеми возможными средствами.

Каждый работник железнодорожного транспорта, связанный с движением поездов, обязан твёрдо и отчётливо знать Инструкцию по сигнализации.

Г л а в а V

ГРАФИК ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

§ 264. Движение всех поездов производится строго по графику, утверждённому начальником дороги.

График движения поездов является железным законом для работников железнодорожного транспорта и выражает план всей эксплуатационной работы железной дороги.

§ 265. Графиком движения поездов определяется не только движение поездов, но и ра-

бота локомотивов, вагонов, станций, депо, пунктов технического осмотра, дистанций пути, дистанций сигнализации и связи, т. е. из графика движения поездов вытекает план работы всех подразделений железнодорожного хозяйства, связанных с движением поездов.

§ 266. График оборота локомотивов составляется одновременно с графиком движения поездов с учётом установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад и наивыгоднейшего использования локомотивов и является основой организации работы локомотивного хозяйства.

§ 267. График движения поездов должен обеспечивать:

а) быстрое и удобное перемещение пассажиров и перевозку грузов;

б) безопасность движения поездов как по перегонам, так и через все раздельные пункты;

в) наилучшую скорость движения поездов;

г) наивыгоднейшее использование локомотивов и вагонов;

д) согласованность работы всех станций с работой прилегающих участков, а также между собой;

е) равномерность в работе станций и участков и наилучшее использование их пропускной способности;

ж) выполнение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных и поездных бригад.

§ 268. По роду и назначению перевозок поезда делятся на:

а) пассажирские;

б) воинские, грузо-пассажирские и другие людские;

в) грузовые (в том числе участковые, сборные, вывозные и передаточные);

г) хозяйственные.

§ 269. Книжками расписания движения поездов или выписками из них снабжаются работники, связанные с движением поездов, порядком, установленным начальником дороги.

Расписания движения пассажирских и грузо-пассажирских поездов объявляются для всеобщего сведения.

§ 270. Назначение и отмена поездов производятся:

а) пассажирских, грузо-пассажирских, воинских и людских — начальником дороги;

б) грузовых — начальником отделения дороги;

в) восстановительных и пожарных поездов, одиночных локомотивов, автодрезин несъёмного типа, снегоочистителей, хозяйственных поездов и других поездов, не предусмотренных графиком движения, — дежурным поездным диспетчером. Назначение каждого поезда, не предусмотренного графиком движения, должно оформляться соответствующим приказом поездного диспетчера с указанием расписания хода поезда.

§ 271. Каждому поезду присваивается установленный графиком движения поездов номер. Поездам одного направления присваиваются чётные номера, а поездам обратного направления — нечётные.

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

§ 272. Поезда по старшинству делятся на:

А. В н е о ч е р е д н ы е: восстановительные, пожарные, снегоочистители, отдельные локомотивы и автодрезины несъёмного типа, назначаемые:

а) для подачи помощи при столкновениях и сходах поездов;

б) для восстановления связи в случаях перерыва её действия;

в) для восстановления путей и искусственных сооружений при перерыве движения;

г) для тушения пожаров;

д) при снежных заносах.

Б. О ч е р е д н ы е — в порядке старшинства:

1) пассажирские;

2) воинские, грузо-пассажирские и другие людские;

3) грузовые, хозяйственные поезда и локомотивы.

В. П о е з д а, в том числе и автодрезины, назначаемые по особым требованиям, очереди которым присваиваются при назначении.

§ 273. Движением поездов на участке должен руководить только один работник — дежурный поездной диспетчер.

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

Запрещается давать оперативные распоряжения по движению поездов на участке помимо дежурного поездного диспетчера.

§ 274. Поездной диспетчер отвечает за выполнение графика движения поездов по своему участку.

Поездной диспетчер обязан:

а) проверять работу станций по выполнению графика движения поездов и своевременно давать все необходимые указания по движению поездов дежурным по станциям;

б) давать необходимые указания машинистам поездных локомотивов через дежурных по станциям или непосредственно (по телефону или радиосвязи);

в) устранять всякие отклонения от нормального движения, вводя выбившиеся из расписания поезда в график;

г) следить за приёмом и отправлением поездов со станции и проследованием их по перегону, принимая все меры к обеспечению безопасности движения.

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

Все машинисты, главные и старшие кондукторы, дорожные мастера, бригадиры пути, путевые обходчики и осмотрщики-автоматчики должны быть снабжены карманными часами и иметь их на работе.

В служебных помещениях, на пассажирских платформах, в помещениях для пассажиров должны быть установлены часы.

Наружные часы в тёмное время должны освещаться.

Показание времени на часах должно быть одинаково на всей сети железных дорог, для

чего ежедневно производится проверка времени путём подачи сигнала точного времени.

Ремонт и наблюдение за исправностью карманных часов машинистов, главных и старших кондукторов, дорожных мастеров, бригадиров пути, путевых обходчиков и осмотрщиков-автоматчиков, а также установка, ремонт и содержание настенных и наружных часов, находящихся в местах работы лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, и организация проверки времени возлагается на работников службы сигнализации и связи. Эти часы должны систематически осматриваться соответствующим инспектором и при правильном содержании работать с отклонением не более 1 минуты в сутки.

§ 276. Дежурный поездной диспетчер, приняв дежурство, обязан произвести проверку показаний часов, находящихся в помещениях дежурных по станциям и путевых постов и дежурных по локомотивным депо, по показанию точного времени часов, находящихся в помещении диспетчера. Главный кондуктор перед отправлением поезда с начальной станции обязан сверить показания времени своих часов с часами, находящимися в помещении дежурного по станции, а машинист поездного локомотива и старший кондуктор — показания своих часов с часами главного кондуктора.

Дорожные мастера, бригадиры пути, путевые обходчики и осмотрщики-автоматчики обязаны проверять показание времени своих часов по часам, находящимся в помещении дежурного по станции, или по сигналам точного времени.

ОРГАНИЗАЦИЯ ТЕХНИЧЕСКОЙ РАБОТЫ СТАНЦИИ

Общие требования

§ 277. Организация и порядок использования технических средств станции устанавливаются технико-распорядительным актом, которым регламентируется безопасный и беспрепятственный приём, отправление и проследование поездов по станции, а также безопасность внутростанционной маневровой работы.

§ 278. Технико-распорядительный акт станции составляется начальником станции в соответствии с настоящими Правилами, Инструкцией по движению поездов, Инструкцией по сигнализации и действующими приказами Министра путей сообщения, проверяется ревизором движения и утверждается:

а) для станций пассажирских, грузовых и участковых — начальником службы движения дороги;

б) для остальных станций — начальником отдела эксплуатации отделения дороги.

Организация и порядок, установленные технико-распорядительным актом, являются обязательными для работников всех служб.

§ 279. Форма технико-распорядительного акта станции и инструкция по его составлению утверждаются МПС.

К технико-распорядительному акту прилагаются масштабная схема станции, инструкция по приёму и отпуску поездов, инструкция о порядке производства маневровой работы, инструкция о порядке пользования

устройствами СЦБ и инструкция по обслуживанию путей необщего пользования.

§ 280. Техническо-распорядительный акт пересоставляется или исправляется при изменении графика движения поездов, путевых устройств станции, устройств СЦБ и других переустройствах.

§ 281. Выписки из техническо-распорядительного акта, составленные по установленной форме и заверенные начальником станции, вывешиваются в помещениях дежурного по станции, стрелочных постов, дежурного по локомотивному депо и осмотрщиков вагонов.

Освещение отдельных пунктов

§ 282. На станциях должны освещаться:

а) все сооружения для обслуживания пассажиров;

б) пассажирские, воинские и грузовые платформы и площадки;

в) пути приёма и отправления пассажирских и людских поездов;

г) места встречи поездов дежурными по станции;

д) пути с постоянной маневровой работой;

е) погрузочно-выгрузочные, перегрузочные и весовые пути;

ж) грузовые дворы и склады;

з) склады топлива и материалов;

и) пункты ремонта и технического обслуживания подвижного состава;

к) переезды через пути.

На пассажирских остановочных пунктах должны освещаться пассажирские платформы, площадки и помещения для пассажиров.

§ 283. Освещение должно быть достаточным, соответствовать нормам, установленным МПС, и обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров при посадке и высадке из вагонов, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала и охрану грузов.

Наружное освещение не должно влиять на ясную видимость сигнальных огней.

Производство манёвров

§ 284. Маневровая работа на станции должна производиться по установленному технологическому процессу станции и по плану, обеспечивающему:

- а) своевременное формирование и отправление поездов;
- б) бесперебойный приём поездов на станцию;
- в) своевременную подачу вагонов под грузовые операции и своевременную уборку их после окончания грузовых операций;
- г) наименьшую затрату времени на переработку вагонов на станции;
- д) наилучшее использование всех маневровых средств и технических устройств для манёвров;
- е) безопасность движения, личную безопасность работников, связанных с манёврами, и сохранность подвижного состава.

§ 285. Манёвры на станционных путях производятся по распоряжению дежурного по станции.

Движением маневрирующего локомотива (одиночного или с вагонами) может распоряжаться только один работник, ответственный за правильное производство манёвров.

§ 286. Запрещается машинисту локомотива, производящему манёвры, приводить в движение

локомотив без получения сигнала руководителя манёвров.

Перед выездом на стрелки, кроме сигнала руководителя манёвров, машинист должен получить также сигнал дежурного постового стрелочника о фактической готовности стрелок для маневрового передвижения.

§ 287. Запрещается при манёврах двигаться со скоростью более:

а) 25 км в час — при передвижениях локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, по свободным путям;

б) 15 км в час — при движении вагонами вперёд по свободным путям и при движении по стрелочным переводам на боковые пути, независимо от того, с какой стороны находится локомотив;

в) 10 км в час — при манёврах с вагонами, занятыми людьми, загруженными разрядными грузами, сжатыми и сжиженными газами и другими опасными грузами по перечню, установленному МПС, а также негабаритными грузами;

г) 3 км в час — при подходе к вагонам локомотивов (одиночных или с вагонами) и при передвижении подвижного состава по вагонным весам.

§ 288. Запрещается производство манёвров на главных путях или с пересечением их и манёвров с выездом за выходные стрелки. Манёвры эти могут допускаться лишь при закрытых входных сигналах и каждый раз с разрешения дежурного по станции.

Запрещается выход маневрового состава за границу станции на перегон без согласия поездного диспетчера и дежурного соседней станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту.

§ 289. Запрещается производить манёвры на станциях, расположенных на уклонах свыше 0,004, а также имеющих неблагоприятный профиль подхода (спуск от стрелок в сторону перегона) при отсутствии вытяжек.

В исключительных случаях манёвры на таких станциях могут производиться только путём осаживания с постановкой локомотива со стороны спуска. При невозможности такой постановки локомотива тормоза вагонов должны обеспечиваться тормозильщиками в количестве, устанавливаемом техническо-распорядительным актом станции.

§ 290. Поезда и подвижной состав на станционных путях должны устанавливаться в границах, обозначенных предельными столбиками.

§ 291. Стоящие на станции вагоны, с которыми не производятся манёвры, должны быть сцеплены, заторможены и надёжно закреплены тормозными башмаками или вагонными подкладками от угона.

Вагоны, находящиеся на путях погрузки и выгрузки, на боковых путях и в тупиках, должны быть надёжно закреплены тормозными башмаками или вагонными подкладками.

У вагонов, стоящих на станции и не занятых под грузовые операции или не находящихся под очисткой, дезинфекцией и в ремонте, двери должны быть закрыты.

При постановке на пути, имеющие уклон более 0,004, вагоны должны закрепляться до отцепки их от локомотивов.

§ 292. Составы поездов, подготовленные к отправлению или ожидающие расформирования, а также оставленные без локомотивов на временную стоянку на путях с уклоном более

0,004, должны быть надёжно закреплены тормозными башмаками или вагонными подкладками от угона.

При стоянке на путях с уклоном 0,004 и менее и на горизонтальных путях закрепление составов требуется лишь при ветре, создающем угрозу угона их со станции.

Вагоны, имеющие ручные тормоза, должны быть заторможены.

§ 293. Вагоны с разрядными грузами, а также со сжатыми и сжиженными газами при стоянке их на станции вне поездов должны устанавливаться на особых путях.

Такие вагоны должны быть сцеплены, надёжно закреплены тормозными башмаками или вагонными подкладками и ограждены переносными сигналами остановки.

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

§ 294. Вагоны, загруженные разрядными грузами, цистерны, груженные легковоспламеняющимися жидкостями 1-го разряда, а также все опасные грузы в крытых вагонах при производстве манёвров должны иметь прикрытие от локомотива независимо от рода его отопления не менее 8 осей вагонов, загруженных неопасными и нелегкогорючими грузами или порожних.

§ 295. Непосредственное выполнение маневровой работы осуществляется составительской бригадой.

Составитель поездов руководит работой всех работников своей бригады, маневрового локомотива и должен:

а) обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, уча-

ствующих в производстве манёвров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;

б) обеспечивать точное и своевременное выполнение нарядов и заданий на маневровую работу;

в) формировать поезда правильно, без опозданий, в соответствии с расписанием отправления их;

г) организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на манёврах, и сохранность подвижного состава.

На промежуточных станциях маневровая работа может производиться кондукторской бригадой под руководством главного кондуктора.

§ 296. Локомотивная бригада при производстве манёвров обязана:

а) обеспечивать точное и своевременное выполнение заданий на маневровую работу;

б) внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно их выполнять;

в) внимательно следить за людьми, находящимися на путях, положением стрелок и расположением подвижного состава;

г) обеспечивать безопасность производства маневровой работы и сохранность подвижного состава.

§ 297. Локомотивные и кондукторские бригады, работающие со сборными поездами, локомотивные бригады, выделенные для производства маневровой работы, и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на станции, установленный техниче-ско-распорядительным актом.

Формирование поездов

§ 298. Поездом называется сформированный и сцепленный состав вагонов с одним или несколькими действующими локомотивами, снабжённый соответствующими сигналами и обслуживаемый поездной бригадой.

§ 299. Локомотивы, мотовозы, автомотрисы и автодрезины несъёмного типа, отправленные на перегон с вагонами или без вагонов, рассматриваются как поезд.

§ 300. Поезд должен быть составлен в полном соответствии с настоящими Правилами и графиком движения поездов.

Определение веса и длины поезда

§ 301. Вес и длина пассажирских, грузо-пассажирских и грузовых поездов устанавливаются графиком движения.

§ 302. Вес поезда должен быть не менее установленного весовой нормой для действующего графика движения. Отправление поездов с меньшим весом допускается в порядке, установленном начальником дороги.

§ 303. При постановке в поезд подвижного состава разных типов вес и длина его определяются порядком, установленным начальником дороги.

Вес груза в поезде определяется по грузовым документам на каждый вагон. Если вес груза какого-либо вагона не указан в документах, то до взвешивания вагона на ближайшей попутной станции, имеющей вагонные весы, вес груза принимается к учёту условно по его технической норме, а если технической нормы в на-

кладной не указано, то по подъёмной силе вагона.

§ 304. Длина поезда не должна превышать полезной длины приёмо-отправочных путей на участке обращения данного поезда.

Начальникам дорог предоставляется право устанавливать длину составов поездов и свыше полезной длины указанных станционных путей, но не более полезной длины двух приёмо-отправочных станционных путей, с одновременным установлением точного порядка пропуска по участку таких длинносоставных поездов.

Условия для вагонов при постановке их в поезд

§ 305. Запрещается ставить в поезда:

а) вагоны, технически неисправные, угрожающие безопасности движения;

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

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

г) платформы и полувагоны с грузами, выступающими за пределы буферного бруса на высоте до 1 900 мм от головки рельсов, а выше 1 900 мм с грузами, выступающими за пределы буферного стакана;

д) платформы и полувагоны с грузами, выступающими за пределы габарита подвижного состава, если о следовании таких платформ не будет дано особых указаний;

е) платформы, соединённые более двух под общим грузом, если они не приспособлены к такой перевозке (не считая платформ прикрытия);

ж) сцепы из двух платформ, одна из которых двухосная, а другая четырёхосная и груз опирается на обе платформы;

з) платформы и полувагоны с грузами, погруженными с нарушением технических условий погрузки и крепления грузов на открытом подвижном составе;

и) платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных специальными инструкциями МПС;

к) вагоны, оборудованные ручными тормозами, с грузами, перевозка которых в этих вагонах запрещена. Автотормоза вагонов, загруженных такими грузами, должны быть выключены.

§ 306. Запрещается ставить в пассажирские поезда:

а) вагоны с разрядными грузами, сжиженными и сжатыми газами и другими опасными, а также легкогорючими и зловонными грузами;

б) вагоны с просроченными против установленных сроков периодическим ремонтом, ревизией тормозов и букс;

в) вагоны с чугунными колёсами или чугунными колёсными центрами.

§ 307. Запрещается ставить в грузо-пассажирские поезда вагоны с разрядными грузами, сжиженными и сжатыми газами и другими опасными и зловонными грузами.

Лишь в исключительных случаях, на малоделятельных участках, где никакие другие поезда, кроме грузо-пассажирских, не обращаются, с разрешения начальника дороги может допускаться постанoвка в грузо-пассажирские поезда ва-

гонов с опасными (за исключением разрядных) грузами на условиях, установленных приказом начальника дороги.

Размещение вагонов в пассажирских поездах

§ 308. При формировании пассажирских поездов из разнотипных вагонов четырёхосные вагоны ставятся в голове поезда.

Вагоны, занятые пассажирами, отделяются от локомотива багажным, почтовым или другим вагоном, не занятым пассажирами.

Если багажный или другой вагон, служащий прикрытием, по неисправности в пути следования отцепляется или переставляется в хвост поезда, то в этих случаях, как исключение, поезд следует без прикрытия.

§ 309. В пригородных поездах прикрытия не ставится. При разнотипности вагонов четырёхосные вагоны в этих поездах ставятся в середине состава.

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

§ 311. Пассажирские поезда могут формироваться на автоматическом или ручном торможении.

§ 312. Запрещается ставить в пассажирские поезда грузовые вагоны. В исключительных случаях начальникам отделений дорог предоставляется право постановки грузовых вагонов, кроме платформ и цистерн, в пассажирские поезда.

Число грузовых вагонов, прицепляемых к пассажирскому поезду, не должно превышать

4 осей, причём в голову поезда может быть поставлен только четырёхосный вагон весом брутто не менее 12 *т*.

Размещение вагонов в грузовых поездах

§ 313. При формировании грузовых поездов из гружёных вагонов подборка их по весу и числу осей производится порядком, установленным приказом начальника дороги.

При формировании поездов из гружёных и порожних вагонов гружёные вагоны ставятся в головной части поезда, порожние вагоны ставятся в хвостовой части поезда без подборки их по весу и числу осей.

Гружёные вагоны грузоподъёмностью 20 *т* ставятся вслед за локомотивом.

§ 314. При формировании поездов из порожних вагонов подборки вагонов по весу и числу осей не требуется.

§ 315. Специальные лесовозные и другие тележки, снабжённые турникетами, могут эксплуатироваться в отдельных поездах при скорости, установленной начальником дороги.

§ 316. Вагоны пассажирского и грузового парка с людьми, кроме служебных, гружёных с проводниками и турных для локомотивных и поездных бригад, включённые в грузовые поезда, ставятся в середине поезда одной группой и отделяются от гружёных платформ не менее чем одним вагоном.

В поездах из грузовых вагонов, сформированных для перевозки людей, вслед за локомотивом ставится один вагон как прикрытие.

Вагоны пассажирского и грузового парка с людьми, включённые в грузовые поезда, от-

деляются от хвоста поезда не менее чем одним вагоном, не занятым людьми.

В качестве прикрытия могут ставиться крытые вагоны, ледники и порожние полувагоны.

Грузовые поезда считаются людскими при постановке в них 5 и более вагонов, занятых людьми.

Порядок перевозки людей в грузовых поездах устанавливается начальником дороги.

§ 317. Запрещается ставить в людские поезда вагоны, загруженные разрядными грузами.

Порядок постановки вагонов с разрядными грузами в воинские людские поезда устанавливается МПС специальными положениями.

§ 318. Порядок размещения в поездах вагонов с негабаритными грузами, а также специального подвижного состава устанавливается особыми инструкциями, утверждёнными начальником дороги.

§ 319. Вагоны, загруженные разрядными и легкогорючими грузами, а также все опасные грузы в крытых вагонах при постановке в поезд должны иметь прикрытия:

а) от ведущего паровоза при угольном или дровяном отоплении — не менее 12 осей;

б) от ведущего паровоза при нефтяном отоплении или мотовоза — не менее 8 осей;

в) в хвосте поезда при применении подталкивания (вагоны с разрядными грузами независимо от применения подталкивания) — не менее 8 осей.

Цистерны, загруженные легковоспламеняющимися жидкостями 1-го разряда, должны иметь прикрытия от действующего и подталкивающего локомотивов (вне зависимости от типа их и рода отопления) — не менее 8 осей.

Вагоны, загруженные разрядными грузами, должны иметь прикрытие от вагонов, занятых людьми, — не менее 12 осей.

Цистерны, загруженные легковоспламеняющимися жидкостями 1-го разряда, вагоны с легкогорючими грузами и все опасные грузы в крытых вагонах должны иметь прикрытие от вагонов, занятых людьми, — не менее 8 осей.

В качестве прикрытия в поезда должны ставиться вагоны, загруженные неопасными и нелегкогорючими грузами или порожние.

Порожние вагоны в качестве прикрытия от вагонов, загруженных разрядными грузами, могут ставиться лишь в виде исключения порядком, установленным особыми правилами.

Перечень разрядных, опасных и легкогорючих грузов, а также порядок расстановки вагонов с такими грузами в составе поезда устанавливается МПС.

§ 320. Порядок размещения автотормозных вагонов и вагонов с ручными тормозами в грузовых поездах, следующих на смешанном или сплошном автоматическом торможении, устанавливается начальником дороги.

§ 321. Вагоны с ручными тормозами, включаемые в поезд, следующий на ручных тормозах, должны размещаться равномерно по всему составу, с отклонением в ту или другую сторону не более чем на 8 осей.

Вагон со сквозной тормозной площадкой для главного кондуктора должен быть поставлен в первой (по числу осей) половине поезда.

§ 322. Последним в поезде должен быть тормозной вагон со сквозной тормозной площадкой, обращенной в сторону, обратную направлению движения.

В передаточных и вывозных поездах последним в поезде может быть поставлен тормозной вагон со сквозной тормозной площадкой, обращённой в сторону движения поезда.

§ 323. Вагоны с разницей в высоте центров у соприкасающихся буферов более 75 мм ставятся последними в хвост поезда.

При применении подталкивания постановка таких вагонов в состав поезда не допускается.

§ 324. В виде исключения в грузовых поездах разрешается ставить вслед за последним тормозным вагоном нетормозные вагоны, не годные для следования в середине составов, но с исправными ходовыми частями, в количестве не более 4 осей.

§ 325. Размещение вагонов в грузо-пассажирских поездах производится порядком, предусмотренным для грузовых поездов.

Расчёт тормозов и порядок включения их в поезд

§ 326. Количество тормозов в каждом поезде должно соответствовать весу поезда и скорости, принятым на данном участке, и руководящему спуску участка.

Для расчёта количества тормозов в поездах, следующих на автоматическом, смешанном и ручном торможении, начальником дороги утверждаются и объявляются:

а) единый расчётный тормозной путь для всех участков узкой колеи на дороге (наибольшее расстояние от начала торможения до полной остановки, которое на руководящем спуске проходит поезд, следующий до начала торможения с максимальной установленной скоростью);

б) тормозные таблицы для грузовых и пассажирских поездов;

в) руководящий спуск и установленные графиком скорости поездов по тяговым участкам. При расчёте спуска должны приниматься во внимание сопротивления кривых.

§ 327. Расчёт тормозов при смешанном торможении производится отдельно для каждой части поезда, следующей на автоматическом и на ручном торможении. Избыток тормозов одной части засчитывается для покрытия недостатка в другой.

Независимо от этого часть поезда с ручным торможением должна иметь количество обслуживаемых ручных тормозов, обеспечивающее остановку оторвавшихся вагонов с ручным торможением.

§ 328. Величины нажатия тормозных колодок на колёса подвижного состава, условный вес локомотивов и тендеров (принимаемый при расчёте тормозов), а также количество их тормозных осей устанавливаются начальником дороги.

Сцепление вагонов

§ 329. Сцепление подвижного состава должно производиться на обе цепи или стяжки. Запрещается производить сцепление вагонов или локомотивов с вагонами на одну цепь или одну стяжку, в том числе и при маневровой работе.

§ 330. Расстояние по высоте между продольными осями ударно-тяговых устройств в поезде допускается не более 75 мм.

§ 331. Ответственным за правильное сцепление вагонов в поезде является сцепщик вагонов или кондуктор, производивший сцепление.

Ответственным за техническое состояние сцеп-

ных приборов является осмотрщик вагонов или поездной вагонный мастер.

За правильность сцепления локомотива с первым вагоном ответственным является машинист локомотива.

Осмотр и безотцепочный ремонт вагонов в поездах

§ 332. Каждый поезд должен быть подвергнут осмотру:

- а) на станциях по прибытии, при формировании и перед отправлением;
- б) на станциях технического осмотра, предусмотренных графиком движения поездов;
- в) на станциях расформирования;
- г) в пунктах массовой погрузки и выгрузки.

§ 333. При осмотре поезда проверяется исправность подвижного состава, исправность тормозов, правильность составления и сцепления вагонов, правильность расположения грузов на открытом подвижном составе.

§ 334. Опробование автоматических тормозов в поездах производится:

П о л н о е

а) на станциях формирования перед отправлением поезда;

б) при смене локомотивов или передаче управления машинисту второго локомотива в случаях порчи тормозов на перегоне у первого локомотива.

С о к р а щ ё н н о е

а) при всяком разъединении рукавов в составе поезда;

- б) после стоянки поезда более 20 минут;
- в) в случаях падения давления в главном резервуаре ниже 5 атм.

Полное с выдержкой времени — на станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками. Перечень таких станций устанавливается приказом начальника дороги.

При следовании поезда на ручных тормозах проверка исправности действия их производится на станциях формирования перед отправлением поезда и при смене локомотива.

§ 335. После полной пробы автоматических тормозов и полной пробы с выдержкой времени перед затяжными спусками, а при следовании поезда на ручном или смешанном торможении после проверки действия автоматических и ручных тормозов осмотрщик-автоматчик, а там, где его нет, — осмотрщик вагонов или поездной вагонный мастер вручает через главного кондуктора машинисту ведущего локомотива справку установленной МПС формы об исправном действии тормозов, имеющемся в составе тормозном нажатии и количестве действующих ручных тормозов, обслуживаемых тормозильщиками.

Сокращённая проба автоматических тормозов и её оформление производится поездной бригадой в соответствии с инструкцией МПС.

§ 336. Безотцепочный ремонт производится:

а) на станциях формирования перед отправлением поезда;

б) на станциях с местонахождением вагонных депо и пунктов технического осмотра;

в) на станциях массовой погрузки и выгрузки.

§ 337. Станции технического осмотра поездов и опробования автотормозов указываются в книжках расписания движения поездов.

§ 338. Осмотрщик вагонов должен обеспечивать постановку в состав поезда только исправных вагонов. Производство технического осмотра должно осуществляться своевременно, в точном соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов.

Снаряжение поездов

§ 339. Пассажирские, грузо-пассажирские, воинские, людские и другие поезда массовых перевозок людей снабжаются:

- а) переносными телефонами;
- б) противопожарными средствами по утверждённому МПС нормам;
- в) средствами для оказания первой медицинской помощи;
- г) в зимнее время лопатами для расчистки пути от снега;
- д) в холодное время топливом;
- е) приборами и материалами для освещения.

§ 340. Поезда со взрывчатыми веществами и боевыми припасами снабжаются противопожарными средствами по утверждённому МПС нормам, а поезда с ядовитыми веществами, кроме того, и противогазами.

§ 341. На всех локомотивах должны быть:

- а) средства пожаротушения;
- б) необходимые вспомогательные средства для быстрого соединения частей поезда, разъединившихся во время следования в пути, и для подъёмки подвижного состава при сходах с рельсов;
- в) необходимые простейшие инструменты и приборы для скорого устранения незначительных повреждений подвижного состава, происшедших в пути.

§ 342. Поезда обслуживаются:

- а) локомотивными бригадами;
- б) кондукторскими бригадами;
- в) тормозильщиками;
- г) поездными вагонными мастерами;
- д) пассажирские поезда, кроме того, проводниками, а при необходимости — монтерами по электроосвещению.

§ 343. Состав поездных бригад устанавливается начальником дороги в зависимости от рода поездов и условий работы на участках; при этом в кондукторской бригаде должно быть не менее двух лиц (главный и старший кондукторы).

§ 344. Для обеспечения нормального отдыха локомотивных и поездных бригад, предусмотренного графиком движения поездов, в пунктах оборота должны быть специальные дома. Дома локомотивных и поездных бригад должны иметь необходимые помещения для отдыха, санитарно-гигиенического и культурно-бытового обслуживания (столовые, кухни, сушилки, душевые, прачечные, красные уголки и проч.), а также необходимые оборудование, инвентарь, постельные принадлежности и нательное бельё для индивидуального пользования бригад.

Все дома локомотивных и поездных бригад должны содержаться в образцовом порядке и чистоте.

Постановка локомотивов в поезда

§ 345. Действующие локомотивы ставятся в голове поезда передним ходом.

Порядок прицепки к поездам двух действующих локомотивов для следования по всему тяговому плечу, а также порядок прицепки локомо-

тивов, которые следуют на часть тягового плеча, и условия их обращения, обеспечивающие безопасность движения, устанавливаются приказом начальника дороги.

§ 346. Движение паровозов тендером вперёд допускается только:

а) в поездах служебных, пригородных, хозяйственных, восстановительных, пожарных и передаточных;

б) при движении по ветвям;

в) при производстве манёвров;

г) при следовании вторым паровозом при двойной тяге;

д) при возвращении с поездом паровоза обратно на станцию отправления после подталкивания;

е) при следовании паровоза одиночным порядком;

ж) при отправлении поезда со станции, где отсутствуют или неисправны устройства для поворота паровозов.

§ 347. К локомотивам, следующим одиночным порядком, допускается прицепка вагонов в количестве, установленном приказом начальника дороги (но не более 8 гружёных или 12 порожних осей).

В этих случаях обязанности поездной бригады выполняет локомотивная бригада.

§ 348. Количество недействующих локомотивов, которое может быть поставлено в поезд вслед за ведущим локомотивом, а также порядок подготовки к постановке в поезд таких локомотивов устанавливаются начальником дороги.

Г л а в а VII

ДВИЖЕНИЕ ПОЕЗДОВ

Общие требования

§ 349. Каждый раздельный пункт в части руководства движением поездов и каждый поезд могут находиться одновременно в распоряжении только одного работника: станция — дежурного по станции, пост — дежурного по посту, поезд — главного кондуктора, одиночно следующий локомотив — машиниста.

На раздельных пунктах главный кондуктор, сопровождающий поезд, и машинист, управляющий одиночно следующим локомотивом, подчиняются распоряжениям дежурного по раздельному пункту.

§ 350. Запрещается отправление поезда на перегон без разрешения дежурного по раздельному пункту.

Разрешением поезду отправиться с раздельного пункта на перегон служат:

а) жезл — при движении поездов по электрожелезнодорожной системе;

б) установленной формы письменное разрешение — при движении поездов по телефонным, телеграфным и письменным сношениям.

§ 351. Категорически запрещается машинисту локомотива при наличии разрешения на отправление поезда со станции, а также при остановке в пути приводить поезд в движение без сигнала главного кондуктора, а машинисту одиночно следующего локомотива при отправлении со станции — без сигнала дежурного по станции.

§ 352. Запрещается дежурному по раздельному пункту отправлять поезд без разрешения де-

журного по раздельному пункту, на который поезд отправляется.

При движении поездов при посредстве одного жезла или одного локомотива поезда отправляются распоряжением дежурного по станции, на которой находится жезл или локомотив.

Приём поездов

§ 353. Приём поездов на станциях должен производиться на свободные от подвижного состава пути, предназначенные для этого техническо-распорядительным актом станции, и только при открытом входном сигнале. Запрещается дежурному по станции открывать входной сигнал, не убедившись лично или через старшего стрелочника в свободности пути и готовности маршрута приёма поезда.

§ 354. Запрещается приём поезда на станцию при запрещающем показании или при негорящих основных огнях входного сигнала. Лишь в исключительных случаях, особо предусмотренных настоящими Правилами и Инструкцией по движению поездов, может допускаться приём поезда на станцию при запрещающем показании или при негорящих основных огнях входного сигнала.

В этом случае поезд принимается на станцию с проводником, который после остановки поезда перед входным сигналом вручает машинисту специальное разрешение («Билет-проводник» с наименованием станции).

На особо трудных по условиям профиля подходах к станциям, перечень которых устанавливается начальником дороги, разрешение на следование поезда на станцию при запрещающем

показании или при негорящих основных огнях входного сигнала может вручаться проводником машинисту поезда на ходу.

Скорость следования поезда на станцию при приёме с проводником должна быть не более 15 км в час с готовностью остановиться в любой момент, если встретится препятствие для дальнейшего движения.

§ 355. Начальник станции при составлении техническо-распорядительного акта обязан разработать порядок последовательного занятия приёмо-отправочных путей поездами с таким расчётом, чтобы каждый пассажирский или грузо-пассажирский поезд принимался на определённый путь, а грузовые поезда на определённые группы путей и чтобы поезда, не имеющие остановки на станции, пропускались, как правило, по главным путям.

§ 356. Начальники станций и дежурные по станциям обязаны обеспечить наличие и готовность свободных путей для приёма поездов.

Не допускается занятие приёмо-отправочных путей отдельными вагонами или группами вагонов, отцепленными от проходящих поездов и предназначенными для подачи под выгрузку, ремонт и другие операции.

На промежуточных станциях, не имеющих никаких других путей, кроме приёмо-отправочных, временное занятие их отдельными вагонами или группами вагонов может быть допущено только по разрешению дежурного поездного диспетчера.

§ 357. Запрещается занятие улавливающих и предохранительных тупиков подвижным составом.

§ 358. После дачи разрешения на приём поезда с соседней станции или получения извещения об отправлении поезда дежурный по станции должен дать точное распоряжение стрелочнику о приёме поезда с указанием пути, на который этот поезд принимается.

Для удостоверения в том, что его распоряжение понято правильно, дежурный по станции обязан требовать повторения данного им распоряжения.

§ 359. Дежурный по станции перед приёмом поезда обязан:

- а) прекратить манёвры с выходом на путь или маршрут приёма поезда;
- б) проверить свободу пути приёма поезда;
- в) установить стрелки в нужное положение и запереть их;
- г) проверить правильность установки стрелок для заданного маршрута приёма поезда.

Порядок действий дежурных по станции и стрелочников по приготовлению маршрутов для приёма поездов устанавливается Инструкцией по движению поездов.

§ 360. Одновременный приём поездов противоположных направлений запрещается:

- а) если подход к станции хотя бы с одной стороны имеет на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006 или затяжной спуск круче 0,008 и станция не имеет изолированных один от другого маршрутов принимаемых поездов (предохранительными тупиками либо взаимным расположением приёмо-отправочных путей);

- б) при подходе к станции одновременно двух поездов, из которых один по расписанию не имеет остановки.

§ 361. В случаях, не допускающих одновременного приёма поездов на станцию, при одновременном подходе к станции двух поездов первым принимается поезд, для которого условия остановки у закрытого входного сигнала или трогания с места менее благоприятны, или поезд, за которым отправлен вслед другой поезд.

§ 362. Входной сигнал поезду может быть открыт только в том случае, если маршрут для приёма поезда готов, стрелки заперты, путь приёма освобождён от подвижного состава и манёвры на стрелках маршрута приёма прекращены.

Входной сигнал открывается дежурным по станции лично или по его распоряжению в каждом отдельном случае стрелочником.

§ 363. Прибывающий на станцию поезд должен остановиться в границах предельных столбиков.

В том случае, если хвост поезда останется за предельным столбиком, старший кондуктор и стрелочник обязаны подать сигналы машинисту о пролвижении поезда вперёд. В случае невозможности правильно установить поезд, длина которого превышает длину приёмных путей, старший кондуктор и стрелочник обязаны немедленно оградить поезд соответствующими сигналами со стороны соседних путей.

§ 364. Входной сигнал закрывается после прохода его всем составом прибывающего поезда.

§ 365. Дежурный по станции встречает каждый прибывающий поезд, следя за исправным состоянием поезда, наличием на нём сигналов и правильным их показанием.

§ 366. Прибытие поезда контролируется получением дежурным по станции доклада от старшего стрелочника, а там, где нет старшего стре-

лочника, — от постового стрелочника о прибытии поезда в полном составе после прохода всем составом поезда входной стрелки.

На станциях, где стрелочники не предусмотрены, прибытие поезда контролируется лично дежурным по станции.

Кроме того, после остановки поезда главный кондуктор докладывает дежурному по станции лично или через стрелочника о состоянии прибывшего поезда.

§ 367. По прибытии или проследовании поезда дежурный по станции обязан немедленно известить дежурного по станции, отправившей поезд, и дежурного поездного диспетчера о времени прибытия или проследования поезда.

Отправление поездов

§ 368. Перед отправлением поезда дежурный по станции обязан убедиться, что перегон до соседнего раздельного пункта от поездов свободен.

§ 369. Дежурный по станции перед отправлением поезда обязан:

а) прекратить манёвры с выходом на путь или маршрут отправления поезда;

б) установить стрелки в нужное положение и запретить их;

в) проверить правильность установки стрелок для заданного маршрута.

Порядок действий дежурных по станции и стрелочников по приготовлению маршрутов отправления поездов устанавливается Инструкцией по движению поездов.

§ 370. Запрещается дежурному по станции давать разрешение на отправление поезда впредь

до прекращения манёвров на путях и стрелках, по которым должен следовать поезд, и проверки выполнения маршрута.

§ 371. Разрешение на занятие перегона выдаётся дежурным по станции лично главному кондуктору, который, удостоверившись в правильности его, вручает машинисту. При безостановочном проследовании поезда через станцию разрешение на занятие перегона вручается на ходу поезда машинисту установленным порядком.

При стоянке поезда по расписанию не более трёх минут разрешение на занятие перегона дежурным по станции может вручаться непосредственно машинисту.

§ 372. Одновременное отправление и приём поезда, следующего в том же направлении, запрещается:

а) если подход к станции со стороны приёма поезда имеет на протяжении тормозного пути спуск круче 0,006 или затяжной спуск круче 0,008 и станция не имеет изолированных один от другого маршрутов отправляемых и принимаемых поездов (предохранительными тупиками либо взаимным расположением приемо-отправочных путей);

б) если принимаемый поезд по расписанию не имеет остановки.

§ 373. Каждый отправляемый или следующий безостановочно через станцию поезд провожается дежурным по станции.

Запрещается работнику, провожающему поезд, уходить, не убедившись в том, что поезд проследовал в полном порядке

При проследовании поезда без установленных хвостовых сигналов или с погасшими ночью сиг-

налами работник, провожающий поезд, обязан принять меры к его остановке.

§ 374. Перед отправлением поездов с участковых станций, а также перед отправлением с других станций поездов своего формирования или поездов, имевших прицепку или отцепку вагонов, дежурный по станции должен проверить:

а) расположение вагонов в поезде по назначению;

б) размещение вагонов с автотормозами, пролётными трубками, ручными тормозами и др. в соответствии с настоящими Правилами;

в) наличие необходимых сигналов.

§ 375. Отправление поезда контролируется получением дежурным по станции доклада от старшего стрелочника, а там, где нет старшего стрелочника, — от постового стрелочника о проследовании поездом в полном составе выходной стрелки маршрута отправления.

На станциях, где стрелочники не предусмотрены, отправление поезда контролируется лично дежурным по станции.

§ 376. На все поезда, отправляемые с участковых станций, и на все поезда своего формирования, отправляемые с других станций, а также на поезда, имеющие на станциях по пути следования прицепку или отцепку вагонов, дежурный по станции перед отправлением поезда должен выдать главному кондуктору поездной натурный лист с указанием в нём веса поезда, количества и рода вагонов, размещения тормозных вагонов, пунктов назначения вагонов и других данных по установленной МПС форме натурального листа.

§ 377. Об отправлении или проследовании поезда дежурный по станции обязан немедленно известить дежурного по соседней станции и поездного диспетчера, сообщив номер поезда и время его отправления, а при необходимости и другие данные, характеризующие состав поезда.

§ 378. Во время приёма поезда дежурному по станции запрещается вести какие бы то ни было посторонние разговоры, не связанные непосредственно с приёмом поездов. Помещение дежурного по станции должно быть изолировано. Правом входа в помещение дежурного по станции пользуются только начальник станции, лица, непосредственно работающие совместно с дежурным по станции (оператор, технический контроллер и главный кондуктор), и работники, контролирующие работу дежурного по станции и исправность действия аппаратов.

§ 379. Начальник станции обязан постоянно контролировать работу дежурных по станции и стрелочников по приёму и отправлению поездов и производству манёвров, проверяя правильность даваемых распоряжений и выполнение их стрелочниками.

§ 380. Начальник станции должен так организовать работу дежурных по станции, чтобы при условии полного обеспечения безопасности движения не допускать задержки поездов. За всякую не вызванную необходимостью задержку поезда у закрытого входного сигнала дежурный несёт строгую ответственность.

§ 381. Главный кондуктор является начальником поезда. Он обязан:

а) принимая поезд, убедиться в том, что состав правильно сформирован и сцеплен, снабжён

сигналами и поездным инвентарём и что сохранность груза в поезде обеспечена;

б) внимательно ознакомиться с правильностью разрешения, выданного на поезд для занятия перегона, а при получении письменного предупреждения — с его содержанием и передать их машинисту ведущего локомотива; своевременно провести поезд по участку, принимая меры к недопущению стоянок, не предусмотренных графиком движения;

в) следить за состоянием сигналов в поезде и на путях и выполнением их машинистом локомотива;

г) следить в пути за подаваемыми с поезда сигналами и принимать меры к безопасному следованию поезда на перегоне;

д) обращать особое внимание на правильность и прочность закрепления грузов на открытом подвижном составе;

е) вести поездной маршрут.

Отправление поездов вслед

§ 382. Отправление поездов вслед с разграничением временем является мероприятием исключительным, применяемым только в светлое время и разрешаемым в каждом отдельном случае дежурным поездным диспетчером.

При отправлении поездов вслед с разграничением временем:

а) поездная межстанционная связь должна быть исправной;

б) промежуток времени между отправленными поездами должен быть не менее 10 минут и для автодрезин при следовании их как за поездами, так и за автодрезинами — не менее 5 минут;

в) скорость движения поезда, идущего вслед, не должна превышать скорости поезда, идущего впереди.

Каждый из этих поездов должен выдерживать своё поперегонное время.

§ 383. Запрещается отправление вслед:

а) пассажирских и других поездов для перевозок людей, а также поездов с вагонами, загруженными разрядными грузами, сжатыми и сжиженными газами. Вслед за этими поездами также не допускается отправление других поездов;

б) при движении поездов вагонами вперёд;

в) если идущему впереди поезду предстоит остановка на перегоне;

г) во время тумана, метели и других неблагоприятных условий, понижающих видимость сигналов;

д) за поездами, не вмещающимися на одном приёмном станционном пути;

е) на перегонах со сплетением или примыканием путей в одном уровне;

ж) на перегонах, объявляемых приказом начальника дороги (с неблагоприятным профилем, планом, плохой видимостью и др.).

Скорости

§ 384. Скорости движения поездов по перегонам и участкам устанавливаются графиком движения поездов.

Запрещается превышать скорость 15 км в час при движении:

а) по стрелочным переводам с отклонением на боковые пути;

б) вагонами вперёд;

в) по пути, ограждённого сигналами уменьшения скорости (если не было выдано предупреждение о другой скорости).

Скорость при приёме поезда на тупиковые станционные пути в начале пути приёма должна быть не более 10 км в час.

§ 385. Время прохода перегона отмечается:

а) главным кондуктором — в поездном маршруте с точным обозначением времени отправления, проследования и прибытия на станцию, ограничивающую перегон;

б) дежурным поездным диспетчером — на исполненном графике движения с указанием нагона или опоздания в пути по расписанию;

в) дежурным по станции — в настольном журнале движения поездов.

Средства сношений при движении поездов

§ 386. Движение поездов производится при следующих средствах сношений и связи:

а) электрожелезнодорожной системе;

б) телеграфе и телефоне.

§ 387. При электрожелезнодорожной системе:

а) разрешением на занятие поездом перегона служит жезл, принадлежащий данному перегону;

б) все переговоры по телефону по вопросам движения поездов, а также извлечение и вложение жезлов, выдача и получение их могут производиться только дежурным по станции;

в) дежурный по станции имеет право передавать без пропуска через жезловой аппарат жезл, полученный на путях с прибывшего поезда, на отправляемый на тот же перегон поезд; в этом случае необходимо предварительно полу-

чить согласие соседней станции, на которую поезд отправляется.

На перегонах, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска его через жезловой аппарат запрещается;

г) главный кондуктор и машинист, получив жезл, обязаны убедиться в принадлежности его к перегону, на который отправляется поезд.

Запрещается:

а) испрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более трёх минут;

б) хранить действующие жезлы не вложенными в аппарат;

в) провозить жезл на соседний перегон.

При прекращении действия жезловой системы движение поездов производится по телефонным или телеграфным сношениям.

§ 388. При телефонных и телеграфных сношениях:

а) разрешением на занятие перегона служит при телефонных сношениях путевая телефонограмма, а при телеграфных сношениях — путевая телеграмма, вручаемая машинисту поезда.

До выдачи путевой телефонограммы или телеграммы дежурный по станции должен получить согласие соседней станции на отправление поезда;

б) обмен поездными телефонограммами или телеграммами осуществляется между соседними станциями лично дежурными по станциям или назначаемыми для этой цели операторами или телеграфистами;

в) главный кондуктор, получив путевую телефонограмму или телеграмму, лично проверяет

их содержание и передаёт машинисту, который также должен проверить их.

§ 389. На участках, где движение обслуживается одним локомотивом или несколькими локомотивами при одном жезле, порядок движения по каждому из этих способов устанавливается начальником дороги в зависимости от местных условий.

§ 390. При размерах движения не свыше 6 пар на отдельных участках по разрешению МПС движение поездов допускается производить по поездным приказам дежурного поездного диспетчера, передаваемым непосредственно главным кондукторам.

Порядок организации движения поездов по системе поездных приказов, а также порядок установки и содержания устройств СЦБ, связи и станционного хозяйства определяются специальной инструкцией, утверждённой начальником дороги.

§ 391. При перерыве действия всех установленных средств сношений и связи движение поездов производится по письменным сношениям.

§ 392. Письменные сношения устанавливаются отдельными пунктами преимущественного направления, которым является нечётное направление.

Порядок движения поездов

§ 393. Организация движения на участках трёхниточного или четырёхниточного пути, образованных при устройстве сплетений железнодорожных путей нормальной и узкой колеи, устанавливается начальником дороги.

§ 394. Следование поездов вагонами вперёд допускается:

а) при движении на погрузочно-выгрузочные ветви и обратно;

б) при движении служебных, хозяйственных, восстановительных и пожарных поездов;

в) при маневровой работе;

г) при необходимости осаживания с перегона поезда на станцию отправления.

Порядок вождения поездов машинистами локомотивов

§ 395. Машинист локомотива обязан хорошо знать Правила технической эксплуатации, инструкции по сигнализации и по движению поездов, должностную инструкцию, конструкцию локомотива, профиль своего участка, график и расписание движения поездов.

Перед отправлением под поезд машинист должен осмотреть и принять локомотив, проверить исправность всех механизмов, в особенности действие тормозов и песочниц.

Локомотивные бригады обязаны обеспечить наиболее полное использование мощности локомотивов при экономном расходовании топлива и смазки.

§ 396. Вождение поездов машинистами локомотивов должно осуществляться точно по Правилам технической эксплуатации, в соответствии с инструкциями по сигнализации и по движению поездов, должностной инструкцией и с полным соблюдением всех указаний по профилю пути.

§ 397. При входе на станцию машинист должен:

а) при необходимости остановки привести в действие автотормоза, а при следовании на ручном или смешанном торможении привести в действие тормоз локомотива и подать сигнал о приведении в действие ручных тормозов состава так, чтобы остановиться локомотивом, не проезжая предельного столбика и сигналов;

б) наблюдать по стрелочным указателям за правильностью маршрута и не заняты ли пути приёма подвижным составом;

в) подавать установленные сигналы.

§ 398. При проходе по станционным путям машинист и его помощник обязаны:

а) следить и точно выполнять не только указания постоянных сигналов, но и сигналов, подаваемых как работниками станций, так и поездами бригадами;

б) наблюдать за движением поездов и маневровых локомотивов на соседних путях, принимая немедленные меры к остановке в случае опасности столкновения;

в) наблюдать по стрелочным указателям за правильностью маршрута отправления.

§ 399. В пути следования запрещается:

а) двигаться на спусках со скоростью, при которой по наличию тормозов в поезде тормозной путь в случае экстренной остановки будет более установленного;

б) прекращать действие паро-воздушного насоса или компрессора как в пути, так и на станциях при остановке менее 20 минут;

в) превышать скорости, установленные приказом начальника дороги для данного участка, а также выданными предупреждениями и указаниями сигналов.

§ 400. При ведении поезда машинист и его помощник обязаны зорко следить за сигналами, путевыми и сигнальными знаками и повторять друг другу в пути следования показания видимых впереди сигналов. Машинист обязан обеспечить своевременное и безопасное следование поездов по перегону с точным соблюдением графика.

При ведении поезда машинист обязан:

а) иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, своевременно тормозить и отпускать авто-тормоза, а при ведении поезда на ручном или смешанном торможении своевременно подавать сигналы о торможении и отпуске ручных тормозов, вести, останавливать и трогать поезд плавно и без обрывов;

б) проверять по контрольным приборам (во-домерное стекло, водопробные краники) уровень воды в котле, не допуская падения его ниже указателя наинизшего уровня;

в) проверять давление пара в котле, не допуская его повышения выше контрольной черты на манометре;

г) при применении экстренного торможения оставлять ручку крана машиниста в положении экстренного торможения до полной остановки поезда;

д) не допускать падения давления в главном резервуаре ниже 7 атм и в магистрали — ниже 4,5 атм;

е) при пользовании прямодействующим тормозом не допускать резкого торможения, за исключением случаев экстренного торможения;

ж) в случае порчи автоматических тормозов, паро-воздушного насоса или компрессора немед-

ленно сократить скорость следования, а при подходе к спускам и на спусках остановиться, дав сигнал торможения поездной бригаде, и привести в действие ручной тормоз локомотива, а при необходимости применить контрпар.

§ 401. При отправлении поезда с толкачом запрещается:

а) машинисту толкача — трогаться с места без соответствующего разрешения на следование;

б) машинисту ведущего локомотива — приводить в движение локомотив до получения ответного сигнала толкача.

§ 402. При следовании в пути с толкачом запрещается:

а) машинистам головного и подталкивающего локомотивов. — изменять режим управления локомотивом или останавливать поезд без подачи соответствующих сигналов;

б) машинисту толкача — прекращать толкание без подачи установленных сигналов и ранее места, обозначенного соответствующим сигнальным знаком;

в) машинисту толкача при окончании подталкивания (в случае необходимости следовать за поездом) — находиться на расстоянии, более близком, чем необходимо для остановки толкача перед остановившимся поездом; машинист толкача должен входить на станцию прибытия со скоростью, обеспечивающей немедленную остановку.

§ 403. При следовании поезда двойной тягой ходом поезда управляет машинист первого локомотива. Машинист второго локомотива обязан подчиняться всем сигналам машиниста первого локомотива. Машинист второго локомотива обязан повторять все сигналы машиниста первого локомотива.

Обоим машинистам запрещается приводить в движение локомотив до получения ответного сигнала второго локомотива.

§ 404. Запрещается допускать к управлению локомотивами машинистов больных и в нетрезвом виде.

§ 405. Запрещается при следовании поезда локомотивной бригаде отвлекаться от управления и обслуживания локомотива и наблюдения за сигналами и путём, заниматься посторонними делами, чтением, разговорами и т. п.

§ 406. Запрещается проезд на локомотиве лиц, не входящих в состав локомотивной бригады, за исключением работников, предусмотренных особой инструкцией, и то не более 1 человека.

Порядок проезда резервной поездной бригады на одиночно следующих локомотивах устанавливается начальником дороги.

§ 407. Передотправлением с поездом машинист обязан:

- а) проверить исправность локомотива;
- б) убедиться в том, что локомотив вполне правильно сцеплен с первым вагоном поезда;
- в) опробовать автотормоза поезда и проверить давление магистрали, не допуская падения давления более 0,2 атм в течение 1 минуты;
- г) получить от осмотрщика-автоматчика, а там, где его нет, — от осмотрщика вагонов или поездного вагонного мастера через главного кондуктора справку об обеспеченности поезда тормозами и убедиться в соответствии их установленным нормам.

§ 408. Запрещается машинисту отправляться со станции без получения сигнала отправления

главного кондуктора и без получения разрешения на выход со станции (жезлом, путевой телеграммой или телефонограммой или другим письменным разрешением).

Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне

§ 409. При вынужденной остановке поезда на перегоне поездной машинист обязан:

а) привести в действие автотормоза и подать сигнал для заторможения ручных тормозов;

б) остановить поезд по возможности на площадке и на прямой части пути в случае, если не требуется экстренной остановки;

в) немедленно выяснить совместно с главным кондуктором возможность дальнейшего следования.

§ 410. Главный кондуктор обязан в случае, если поезд не может следовать дальше, принять меры к ограждению поезда, одновременно устраняя возникшие препятствия имеющимися в его распоряжении средствами.

§ 411. Ограждение поезда производится по истечении 10 минут после остановки поезда на перегоне, в том числе и у закрытого входного сигнала.

При остановке поезда, за которым назначено отправление вслед другого поезда, ограждение производится немедленно.

Старший кондуктор, затормозив ручной тормоз, ночью поворачивает боковой фонарь хвостового вагона красным огнём в сторону локомотива, а днём подвешивает на боковом крюке хвостового вагона развёрнутый красный флаг. При остановке поезда на подъёме старший кон-

дуктор подкладывает под хвостовой вагон тормозной башмак. После этого с ручным красным сигналом старший кондуктор отходит на расстояние длины расчётного тормозного пути, укладывает петарды и, отойдя от места уложенных петард назад к поезду на 20 м, показывает красный сигнал в сторону перегона.

При остановке поезда во время тумана, метели и других неблагоприятных условий, понижающих видимость сигналов, при затребовании восстановительного поезда, пожарного поезда или вспомогательного локомотива распоряжением главного кондуктора со стороны головы поезд ограждается так же, как и с хвоста, одним из работников поездной бригады.

К ограждению остановившегося на перегоне поезда распоряжением главного кондуктора могут быть привлечены работники других служб.

§ 412. Одновременно с ограждением поезда сигналами главный кондуктор лично и через поездную бригаду должен:

а) уложить все имеющиеся в поезде тормозные башмаки под колёса, если поезд остановился на уклоне;

б) привести в действие все ручные тормоза, имеющиеся в поезде;

в) немедленно связаться с соседними станциями при наличии в поезде телефонного аппарата, а при отсутствии такового — с ближайшего пункта, имеющего телефонную связь.

Если локомотив поезда оборудован поездной радиосвязью, сообщение о вынужденной остановке поезда и его ограждении передаётся по радиосвязи дежурным по соседним станциям и дежурному поездному диспетчеру.

§ 413. Если поезд остановился на крутом подъёме и в хвосте не имеется толкача, машинист должен осадить поезд на более лёгкий профиль того же перегона.

Осаживание до ближайшей площадки производится под прикрытием сигнала остановки, переносимого на расстоянии длины расчётного тормозного пути от осаживаемого поезда.

Скорость осаживания должна быть не выше 5 км в час.

Осаживание поезда не допускается:

а) во время тумана, метели и других неблагоприятных условий, когда сигналы трудно различимы;

б) если вслед за остановившимся поездом следует другой поезд;

в) если остановившийся поезд был отправлен при перерыве всех установленных средств сношений и связи.

§ 414. Если поезд не может самостоятельно следовать после остановки, то состав его выводится с перегона по частям поездным локомотивом или при порче поездного локомотива вспомогательным локомотивом полностью или по частям.

Головная часть поезда отправляется на станцию по письменному разрешению главного кондуктора в сопровождении одного из работников поездной бригады.

§ 415. Поезд может быть возвращён с перегона обратно только по распоряжению дежурного по отдельному пункту отправления.

§ 416. Если затребован восстановительный или пожарный поезд, вспомогательный локомотив, то остановившийся поезд не может продолжать дальнейшего движения или возвращаться обратно на отдельный пункт без соот-

ветствующего разрешения, пока не прибудет затребованная помощь.

§ 417. Правом на следование восстановительному поезду, пожарному поезду или вспомогательному локомотиву на закрытый для движения перегон или путь служит письменное разрешение.

§ 418. По получении требования на высылку восстановительного поезда, пожарного поезда или вспомогательного локомотива дежурный по станции должен немедленно доложить об этом дежурному поезднему диспетчеру.

Поездной диспетчер закрывает установленным порядком перегон и устанавливает порядок оказания помощи и освобождения перегона.

§ 419. Восстановительный поезд, пожарный поезд или вспомогательный локомотив, направляемый к месту остановки поезда или аварии, сопровождается начальником станции или свободным дежурным по станции.

§ 420. При выводе поезда по частям локомотив, следующий на перегон за оставшейся частью, сопровождается работником поездной бригады, прибывшим на станцию с головной частью поезда.

Движение дрезин съёмного типа, путевых вагончиков, путеизмерительных и дефектоскопных тележек

§ 421. Движение съёмных единиц (дрезин, путевых вагончиков, путеизмерительных и дефектоскопных тележек) производится без выдачи поездных документов на право занятия ими перегона.

§ 422. На перегонах, имеющих тоннели или большие мосты, а также сложные условия плана

и профиля, порядок движения съёмных единиц устанавливается начальником дороги.

§ 423. Движение съёмных единиц ни в коем случае не должно вызывать какое бы то ни было нарушение следования поездов по расписанию.

Для обеспечения этого:

а) сопровождающий дрезину, путевой вагончик, путеизмерительную или дефектоскопную тележку старший работник должен иметь при себе расписание движения поездов и перед отправлением со станции на перегон получить сведения от дежурного по станции о фактическом движении поездов; при хранении съёмных единиц на перегоне и наличии телефонной связи сопровождающий их работник при отправлении на перегон должен получить от дежурного по станции указанную справку по телефону;

б) количество людей, сопровождающих съёмные единицы, должно быть достаточным для немедленной уборки этих единиц и грузов с пути при приближении поезда.

Предупреждения, выдаваемые на поезда

§ 424. Предупреждения на поезда выдаются:

а) при неисправности пути, искусственных сооружений и производстве ремонтных работ в случаях, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

б) при отправлении поезда на ручных тормозах вследствие порчи автотормозов, с указанием порядка движения такого поезда;

в) при неисправности приборов сигнализации с указанием порядка движения поездов;

г) при отправлении поезда на перегон, имеющий сплетение путей, с указанием порядка и скорости прохода поезда через сплетение;

д) в случаях изменения установленного порядка набора воды на участке;

е) о расцепке локомотивов у мостов, не допускающих прохода их двойной тягой;

ж) об отправлении поезда с вагонами или грузами, выходящими за пределы габарита, с указанием порядка следования такого поезда;

з) восстановительным и пожарным поездам, вспомогательным локомотивам и снегоочистителям при выходе на занятый перегон;

и) при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

к) хозяйственным поездам, следующим на перегон с остановкой;

л) при отправлении поезда на ответвление, не обслуживаемое постом, с возвращением или следованием дальше;

м) при работе съёмных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжёлых грузов;

н) при получении дежурным по станции уведомления о неисправности пути на перегоне.

Выдача предупреждений производится дежурным по станции главному кондуктору под расписку и машинисту порядком, установленным Инструкцией по движению поездов.

Г л а в а VIII

ОБСЛУЖИВАНИЕ ПассажиРОВ

§ 425. Все работники железнодорожного транспорта обязаны быть вежливыми и предупредительными в обращении с пассажирами и всеми лицами, пользующимися железнодорожным транс-

портом, но в то же время должны требовать точного выполнения ими установленных МПС правил.

§ 426. Помещения в пассажирских зданиях должны содержаться в образцовом порядке и чистоте, хорошо освещаться, отапливаться и вентилироваться.

В помещениях должны быть вывешены необходимые для сведения пассажиров объявления, указатели, расписания движения поездов, таблицы стоимостей проезда и др.

Пассажирские платформы и площадки должны содержаться в исправном состоянии, чистоте и хорошо освещаться.

Станции в зависимости от количества пассажиров должны иметь благоустроенные буфеты с горячим питанием, постоянные и передвижные ларьки.

§ 427. Работники железнодорожного транспорта, связанные с обслуживанием пассажиров, должны обеспечивать полную безопасность пассажиров при посадке в вагоны, высадке из вагонов и проезде в поездах.

Запрещается:

а) посадка в вагоны и высадка пассажиров из вагонов на ходу поезда;

б) проезд пассажиров на ступеньках, переходных площадках и в тамбурах вагонов.

§ 428. Начальники станций и вокзалов обязаны:

а) систематически лично проверять работу по обслуживанию пассажиров, следить за чистотой и опрятным содержанием вокзалов, требуя от всего обслуживающего персонала внимательного и заботливого отношения к пассажирам;

б) организовать заблаговременное извещение пассажиров о времени прибытия и отправления каждого пассажирского или грузо-пассажирского поезда.

§ 429. Проводник вагона обязан:

- а) следить за исправным состоянием вагона;
 - б) содержать вагон в должном порядке и чистоте, обеспечивать нормальную температуру в вагоне и вентиляцию его;
 - в) внимательно и заботливо относиться к пассажирам, создавая им удобные условия проезда;
 - г) обеспечивать безопасную посадку и высадку пассажиров;
 - д) следить за тем, чтобы на раме, тележках и других частях вагона не имелось посторонних предметов.
-

РАЗДЕЛ IV

ПРИЁМ НА РАБОТУ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ПРОВЕРКА РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Общие требования

§ 430. Каждый работник, поступающий на железнодорожный транспорт, обязан выдержать испытания в знании:

- а) Правил технической эксплуатации;
- б) Инструкции по сигнализации;
- в) Инструкции по движению поездов;
- г) должностной инструкции;
- д) правил по технике безопасности;
- е) Устава о дисциплине работников железнодорожного транспорта и Положения об общих обязанностях и взаимоотношениях личного состава железнодорожного транспорта.

Кроме того, сдать экзамен в объёме специальных технических знаний, необходимых для занятия соответствующей должности.

Объём знаний и порядок испытаний для каждой в отдельности профессии определяется МПС.

§ 431. Испытания производит лично или комиссионно начальник дороги или начальник соответствующего подразделения, принимающий работника на службу.

§ 432. Должностные лица, имеющие право приёма на работу и производства испытаний, указываются в перечне, утверждённом Министром путей сообщения.

§ 433. Каждый работник железнодорожного транспорта должен периодически подвергаться испытаниям в знании установленных правил и обязанностей, проверке знаний на практической работе, а также проверке выполнения им обязанностей по занимаемой должности.

§ 434. Каждый работник, выдержавший приёмные и повторные испытания, должен получить удостоверение, выдаваемое начальником соответствующего подразделения, с указанием результатов проверки.

§ 435. Все работники, принимаемые на железнодорожный транспорт на должности, связанные с движением поездов, до зачисления на работу должны быть подвергнуты медицинскому освидетельствованию для определения годности их к выполнению этой работы.

Все работники, связанные с движением поездов, должны периодически подвергаться медицинскому освидетельствованию порядком и в сроки, установленные МПС.

§ 436. Лица моложе 18 лет не допускаются к занятию следующих должностей, непосредственно связанных с движением поездов: машинистов локомотивов, их помощников, кочегаров, водителей автодрезин, диспетчеров, дежурных по станциям, кондукторов, тормозильщиков, составителей поездов, сцепщиков и скрутчиков вагонов, стрелочников, дорожных, мостовых и тоннельных мастеров, бригадиров пути, обходчиков, операторов, дежурных по переездам, электромехаников по обслуживанию устройств СЦБ,

телеграфистов, обслуживающих аппараты поездного телеграфа, поездных вагонных мастеров, осмотрщиков вагонов, осмотрщиков-автоматчиков.

Запрещается принимать на работу на должность машиниста локомотива лиц, не имеющих свидетельств на право управления локомотивом и не выдержавших соответствующих испытаний.

Право управления локомотивом может быть выдано при сдаче испытания лишь после пробега 50 000 км в качестве действующих помощников машинистов.

§ 437. Работники железнодорожного транспорта, независимо от военизированной охраны, должны каждый в своей работе зорко охранять социалистическую собственность — имущество железных дорог и перевозимые грузы.

§ 438. Работники железнодорожного транспорта, находясь на дежурстве, не должны допускать к сигналам, аппаратам, стрелочным переводам и другим устройствам лиц, не имеющих права доступа к указанным устройствам.

§ 439. Работники железнодорожного транспорта, проходящие в установленном порядке стаж работы в качестве вторых лиц, могут допускаться к управлению локомотивами, сигналами, аппаратами и механизмами только под наблюдением и за личной ответственностью работников, непосредственно обслуживающих эти устройства.

§ 440. Каждый работник железнодорожного транспорта, обнаруживший неисправности сигналов, пути и других железнодорожных сооружений, угрожающие безопасности движения, обязан немедленно всеми доступными ему способами принять меры к тому, чтобы опасное

место было ограждено, а неисправность немедленно устранена.

§ 441. Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду или маневрирующему составу во всех случаях, явно угрожающих безопасности движения или жизни людей.

§ 442. Работники железнодорожного транспорта, связанные с движением поездов, начальствующий состав МПС и железных дорог при исполнении служебных обязанностей должны носить установленную форму и знаки различия, если для них не установлена специальная производственная одежда.

§ 443. Запрещается допускать к работе лиц, находящихся в нетрезвом состоянии.

Работники, находящиеся в нетрезвом виде при исполнении служебных обязанностей, немедленно отстраняются от несения обязанностей и привлекаются к ответственности.

Ответственность и порядок надзора за выполнением Правил технической эксплуатации

§ 444. Каждый работник железнодорожного транспорта, связанный с движением поездов, которому выдаются настоящие Правила, должен выдать следующее письменное обязательство о беспрекословном и чётком выполнении Правил технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм):

«Выданные мне в пользование Правила технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм) изучил и точно знаю все правила, касающиеся должности , а также знаком с общим содержанием Правил.

Обязуюсь:

а) выполнять беспрекословно Правила технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм);

б) вернуть их по требованию выдавшего их начальника или при оставлении мной работы».

§ 445. Нарушение настоящих Правил технической эксплуатации железных дорог работниками железнодорожного транспорта влечёт за собой в зависимости от степени и характера нарушения дисциплинарную или судебную ответственность.

§ 446. Каждый работник, связанный с движением поездов, несёт персональную ответственность за обеспечение безопасности движения по кругу своих обязанностей.

Ответственность за выполнение Правил технической эксплуатации всеми работниками железнодорожного транспорта возлагается на начальствующий состав и, прежде всего, на начальников отделений дорог и начальников железных дорог, а также на начальников служб и отделов дорог, начальников главных и центральных управлений и отделов МПС — каждого по соответствующей отрасли железнодорожного транспорта.

ОГЛАВЛЕНИЕ

	Стр.
Введение	3

РАЗДЕЛ I ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ СООРУЖЕНИЯ И УСТРОЙСТВА И ИХ СОДЕРЖАНИЕ

Глава I

Общие положения	5
Железнодорожные сооружения и устройства . .	5
Порядок сдачи и приёмки в эксплуатацию железнодорожных сооружений и устройств .	6
Габарит	7

Глава II

Путь и путевое хозяйство	8
Общие положения	8
План и профиль пути	9
Земляное полотно	10
Искусственные сооружения	11
Верхнее строение пути	12
Стрелочные переводы	14
Переезды, пересечения и примыкания железных дорог	17
Путевые и сигнальные знаки	20
Путевые здания	21
Мастерские службы пути	21
Содержание сооружений и устройств путевого хозяйства	22

Глава III

Стр.

Сооружения и устройства локомотивного хозяйства	24
---	----

Глава IV

Сооружения и устройства вагонного хозяйства .	27
---	----

Глава V

Восстановительные и противопожарные средства	27
--	----

Глава VI

Станционное хозяйство	28
---------------------------------	----

Глава VII

Сооружения и устройства сигнализации и связи	31
Сигнализация, централизация и блокировка . .	31
Сигналы	31
Электрожелезная система	35
Централизация сигналов	35
Ключевая зависимость и контрольные замки . .	35
Станционная блокировка	36
Автоматическая переездная сигнализация . . .	36
Приборы путевого заграждения	37
Связь	37
Линии СЦБ и связи	39
Содержание устройств СЦБ и связи	39

Глава VIII

Осмотр железнодорожных сооружений и устройств и их ремонт	42
Осмотр железнодорожных сооружений и устройств	42
Ремонт железнодорожных сооружений и устройств	45

Порядок ограждения мест производства работ	Стр. 46
Порядок закрытия перегонов для производства работ	48

РАЗДЕЛ II

ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ И ЕГО СОДЕРЖАНИЕ

Глава I

Локомотивы	51
Общие требования	51
Паровозные котлы	52
Колёсные пары	53
Ремонт, содержание и обслуживание локомотивов	55

Глава II

Вагоны	59
Общие требования	59
Колёсные пары	60
Осмотр и ремонт вагонов	64
Специальный подвижной состав и съёмные подвижные единицы	67

Глава III

Ударно-тяговые устройства	68
-------------------------------------	----

Глава IV

Тормоза	68
-------------------	----

РАЗДЕЛ III

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

Деление железнодорожных линий	70
---	----

Глава I

Раздельные пункты	71
-----------------------------	----

Глава II

Железнодорожные пути	72
--------------------------------	----

Глава III

Эксплуатация стрелочных переводов	74
---	----

Глава IV

Порядок пользования сигналами	80
---	----

Глава V

График движения поездов	83
-----------------------------------	----

Глава VI

Организация технической работы станции . . .	89
Общие требования	89
Освещение раздельных пунктов	90
Производство манёвров	91
Формирование поездов	96
Определение веса и длины поезда	96
Условия для вагонов при постановке их в поезд	97
Размещение вагонов в пассажирских поездах .	99
Размещение вагонов в грузовых поездах	100
Расчёт тормозов и порядок включения их в поезда	103
Сцепление вагонов	104
Осмотр и безотцепочный ремонт вагонов в поездах	105
Снаряжение поездов	107
Постановка локомотивов в поезда	108

Глава VII

Движение поездов	110
Общие требования	110
Приём поездов	111
Отправление поездов	115

	Стр.
Отправление поездов вслед	119
Скорости	120
Средства сношений при движении поездов	121
Порядок движения поездов	123
Порядок вождения поездов машинистами локо- мотивов	124
Порядок действий при вынужденной остановке поезда на перегоне	129
Движение дрезин съёмного типа, путевых вагон- чиков, путеизмерительных и дефектоскопных тележек	132
Предупреждения, выдаваемые на поезда	133

Г л а в а VIII

Обслуживание пассажиров	134
-----------------------------------	-----

Р А З Д Е Л IV

ПРИЁМ НА РАБОТУ И ТЕХНИЧЕСКАЯ ПРО- ВЕРКА РАБОТНИКОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Общие требования	137
Ответственность и порядок надзора за выполне- нием Правил технической эксплуатации	140

Ответственный за выпуск *М. Н. Хацкелевич*
Техн. редактор *П. А. Хитров*

Сдано в набор 3/VII 1952 г. Подписано к печ. 24/VII 1952 г.

Бумага $70 \times 92^{1/32} = 2^8/16$ бумажн.— 5,27 печ. листа.

ЖДИЗ 82151 Зак. 507. Тираж 40 000 экз. Т 06427.

1-я тип. Трансжелдориздата МПС

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО

Выданные мне в пользование Правила технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм) изучил и точно знаю все правила, касающиеся должности _____

а также знаком с общим содержанием Правил.

Обязуюсь:

- а) выполнять беспрекословно Правила технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм);
- б) возвратить их по требованию выдавшего их начальника или при оставлении мной работы.

Фамилия, имя и отчество _____

Место работы _____

Должность _____

Подпись _____

Дата _____

БЕСПЛАТНО

