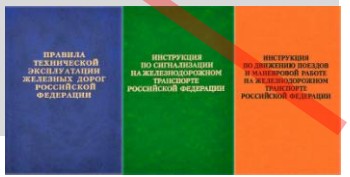


Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

было	стало
приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 зарегистрирован Минюстом России 28 января 2011 г. № 19627	**приказ Минтранса России от 23 июня 2022 г. № 250** зарегистрирован Минюстом России 20 июля 2022 г. № 69324
	
период действия с 1 сентября 2012 г. по 31 июля 2022 г.	**период действия** с 1 августа 2022 г. → **6 лет**

Структура ПТЭ

было



I раздел. Общие положения

~~**II раздел.** Основные определения~~

III раздел. Общие обязанности работников

IV раздел. Организация функция сооружений и устройств

V раздел. Обслуживание сооружений и устройств

~~**VI раздел.** Общие положения по организации технической эксплуатации на участках движения поездов пассажирских со V более 140 до 250 км/час~~

Приложение № 1 техн-я экспл-ция сооружений и уст-в путевого хозяйства

Приложение № 2 техн-я экспл-ция технологической электросвязи

Приложение № 3 техн-я эксплуатация устройств СЦБ

Приложение № 4 техн-я экспл-ция устройств электроснабжения

Приложение № 5 техн-я экспл-ция подвижного состава

~~**Приложение № 6** организация движения поездов~~

Приложение № 7. ИСИ

Приложение № 8. ИДП

~~**Приложение № 9** Инструкция по экспл-ции инфраструктуры, подвижного состава на участках ВСМ~~

~~**Приложение № 10** Инструкция по составлению ТРА~~

стало

I раздел. Общие положения

II раздел. Обязанности работника

III раздел. Организация эксплуатации технологических систем, сооружений, устройств и объектов технического назначения

IV раздел. Обслуживание сооружений и устройств

V раздел. Сооружения и устройства путевого хозяйства

VI раздел. Системы и устройства ж.д. автоматики и телемеханики

VII раздел. Устройства технологической ж.д. электросвязи

VIII раздел. Сооружения и устройства ж.д. электроснабжения

IX раздел. Техническая эксплуатация ж.д. подвижного состава

Приложение № 1 ИСИ

Приложение № 2 ИДП

Приложение № 3 Акт допуска

Ключевые изменения

1. нормативно закреплены возможности использования перспективных систем интервального регулирования движения поездов (в т.ч. ВСЦ)
   п. 52 прил. 2 (ИДП)

2. изменен порядок сокращенного опробования автотормозов с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов
   п. 36 прил. 2 (ИДП)

3. изменены требования к выбору железнодорожных путей где допускается отставление железнодорожного подвижного состава от движения
   п. 21 прил. 12 ИДП

4. закреплены обязанности владельца пути необщего пользования по оборудованию мест примыкания к пути общего пользования предохранительным устройством
   п. 63 раздела V ПТЭ

5. изменены требования к регламенту переговоров
   прил. 20 к ИДП

Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации

ПТЭ

устанавливают систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожных путей необщего пользования, железнодорожного подвижного состава и определяют обязанности работников железнодорожного транспорта общего и необщего пользования

обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы для пользователей услугами ж.д. транспорта, связанные с перевозочным процессом, с техническим обслуживанием и ремонтом путей, сооружений и устройств инфраструктуры, путей необщего пользования и находящихся на них сооружений и устройств, подвижного состава и технических средств, используемых на ж.д. транспорте, охраной объектов ж.д.транспорта и грузов, и работниками железнодорожного транспорта

Раздел II. Обязанности работников железнодорожного транспорта

ответственными за содержание и исправное техническое состояние ж.д. путей, сооружений и устройств железнодорожного транспорта, являются работники железнодорожного транспорта, непосредственно их обслуживающие



в случаях обнаружения неисправностей, угрожающих жизни и здоровью людей или безопасности движения……, работники железнодорожного транспорта, обязаны подавать сигнал остановки……. сообщить ДСП ближайшей железнодорожной станции



должен обеспечивать безопасную эксплуатацию сооружений, устройств и объектов ж.д. транспорта

обязан содержать все элементы сооружений и устройств ж.д. транспорта в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии

локальным нормативным актом владельца инфраструктуры определяется периодичность, порядок проведения и оформления осмотров и проверок элементов сооружений и устройств ж.д. транспорта (в т.ч. КМО)

Продольные профили проверяются:

1 раз

- в **3** года — сортировочных горок, подгорочных и профилированных вытяжных ж.д.путей, путей для скатывания вагонов с вагоноопрокидывателей
- в **10** лет — остальные станционные ж.д. пути всех ж.д. станций



профиль пути (участок пути), где производится реконструкция, ремонт, вызывающие изменение профиля, **проверяется после окончания этих работ**

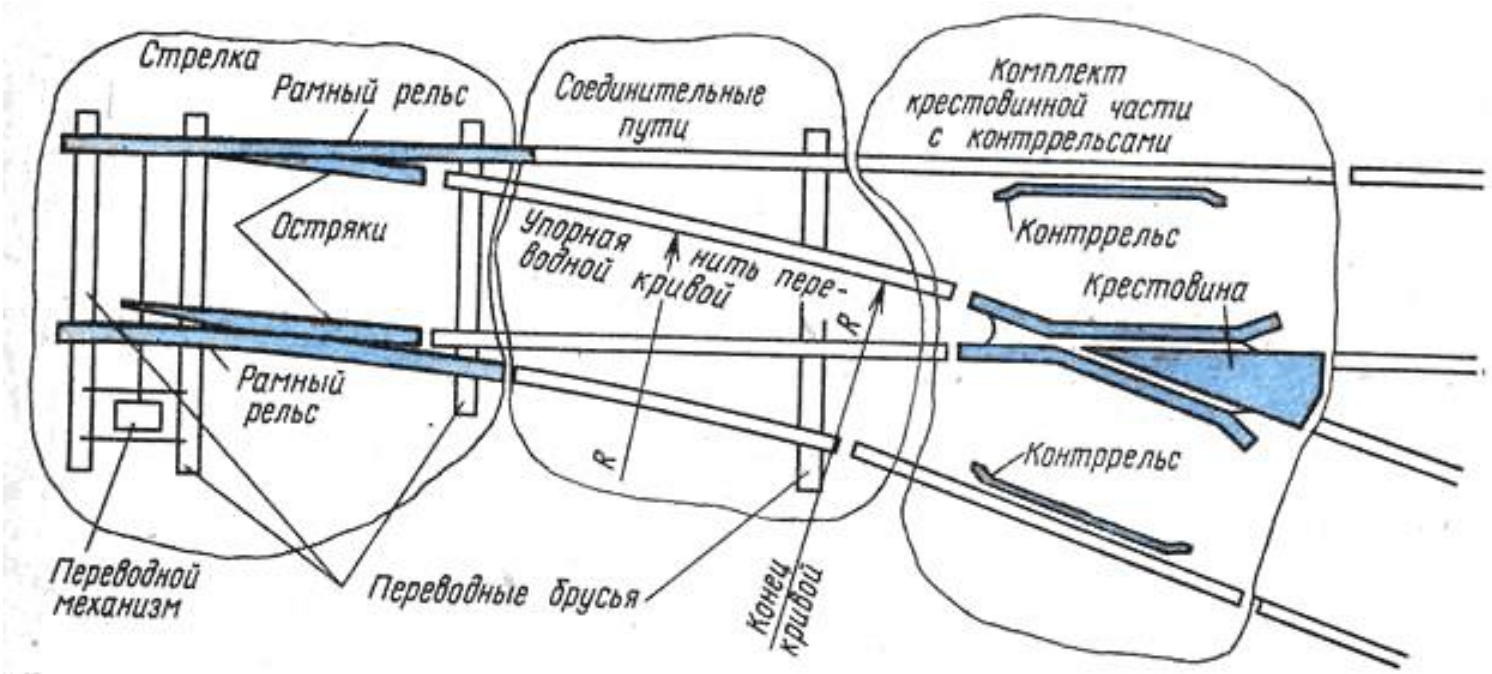
ЗАПРЕЩАЕТСЯ оставление ж.д. подвижного состава на путях без локомотива при просроченном продольном профиле

п. **53** — неисправности стрелочного перевода

п. **57** — определены требования к проектированию и оборудованию путей станций для предотвращения самопроизвольного движения подвижного состава

п. **63** — закреплены обязанности владельца пути необщего пользования по оборудованию мест примыкания к пути общего пользования предохранительным устройством

ЗАПРЕЩАЕТСЯ
эксплуатировать стрелочные переводы и глухие пересечения при неисправностях



1 разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников крестовин с тягами

2 отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более

3 выкрашивание остряка:

в противошерстном направлении (от остряков до крестовины) при глубине выкрашивания остряка более **3** мм и длине выкрашивания

- **200** мм и более - на главных путях
- **300** мм и более – на приемо-отправочных путях
- **400** мм и более – на прочих путях

в пошерстном направлении (от крестовины в сторону остряка) при выкрашивании в сечении **0 – 20** мм, глубиной более **12** мм при длине выкрашивания

* в цепочке из отдельных дефектов в общую длину включаются смежные дефекты, расположенные на расстоянии, меньшем длины наименьшего из 2 смежных дефектов

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

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

6 излом остряка или рамного рельса, излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса)

7 разрыв контррельсового болта в одноболтовом или обоих в двухболтовом вкладыше

8 с шириной колеи более **1546** мм и менее **1512** мм

п. **83** — требования к устройствам электрической централизации железнодорожной станции

п. **91** — требования к стрелочным переводам, приводным и замыкающим устройствам стрелок электрической централизации

Устройствами электрической централизации в процессе эксплуатации **не допускаются** (кроме случаев применения ответственных команд):

1. открытие входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь
2. перевод стрелки при занятости ее подвижным составом и в случае неисправности технических средств, применяемых для контроля свободности стрелочных путевых участков
3. открытие светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в положение по маршруту или охранное
4. перевод входящей в маршрут стрелки или открытия светофора враждебного маршрута при открытом светофоре, ограждающем установленный маршрут

устройства сигнализации, применяемой как самостоятельное средство интервального регулирования движения поездов, не должны допускать открытие выходного, проходного или локомотивного светофора до освобождения подвижным составом ограждаемого ими блок-участка или межстанционного (межпостового) перегона, а также самопроизвольное закрытие светофора в результате перехода питания с основных на резервные устройства, обеспечивающие электроснабжение железнодорожных потребителей

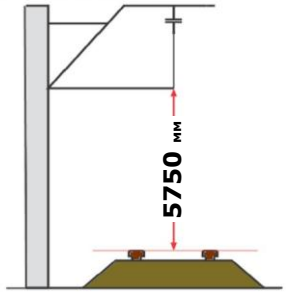
при невозможности установления прямой связи между машинистами на одном перегоне связь осуществляется через ДСП или ДНЦ (п. 103)

радиостанции каждого маневрового района ж.д. станции, локомотивные радиостанции обслуживающих его локомотивов и носимые радиостанции работников, занятых маневровыми передвижениями в этих районах, должны быть включены в отдельную выделенную радиогруппу, организованную по техническим решениям, определяемым владельцем инфраструктуры (владельцем ПНП).(п. 104)

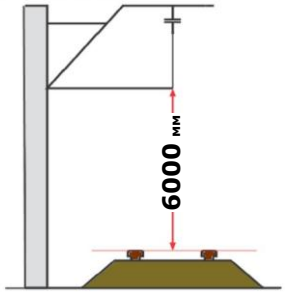
напряжение на токоприемнике электроподвижного состава должно быть не менее **21** кВ и не более **29** кВ при переменном токе;
не менее **2,7** кВ и не более **4** кВ – при постоянном токе

допускается напряжение на токоприемнике не менее **19** кВ при переменном токе и не менее **2,4** кВ – при постоянном токе (устанавливается владельцем инфраструктуры) (п. 118)

п. 121 высота подвески контактного провода не менее

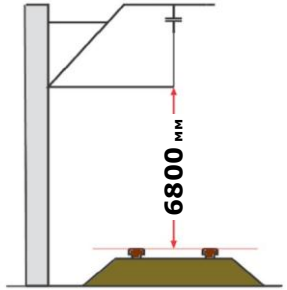


на станции и перегоне



на ж.д. переезде

п. 121 высота подвески контактного провода не более





эксплуатируемый на ж.д. транспорте подвижной состав должен проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, соответствовать требованиям по охране труда …. (п. 129)

ответственными за содержание, ремонт, соблюдение сроков службы являются владельцы железнодорожного подвижного состава (п. 130)

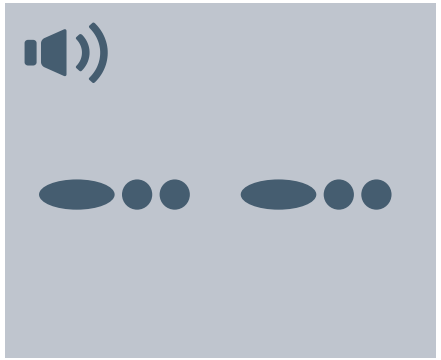
запрет включения в поезд подвижной состав, имеющий сход с рельсов, до его осмотра и признания годным для движения (п. 131)

ПТО

на ж.д. станциях, где нет пунктов технического обслуживания, каждый вагон перед постановкой в поезд должен быть осмотрен и подготовлен для следования до ближайшей железнодорожной станции, имеющей пункт технического обслуживания (п. 163)

сигналы

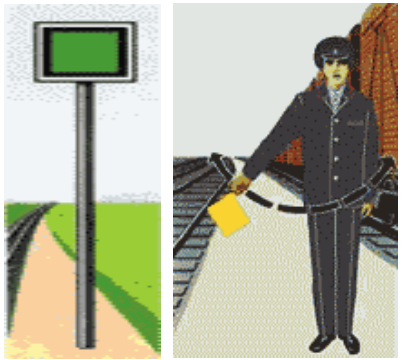
- **визуальные** (видимые)
  - **круглосуточные**
  - **дневные**
  - **ночные**
- **звуковые**



звуковые
(пожарная тревога)



круглосуточные



дневные



ночные

Приложение 1.
Инструкция по сигнализации на ж.д. транспорте РФ (п. 41)

руководящий спуск и максимально допустимая скорость движения на перегоне	**расстояние А** от сигнальных знаков «начало опасного места» и «конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости, м	**расстояние Б** от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды, не менее, м
на перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном менее 0,006, при скорости движения:		
грузовых поездов – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных поездов – не более 100 км/ч	**800**	**1000**
рефрижераторных - от 100 до 120 км/ч, пассажирских от 100 до 140 км/ч, грузовых от 120 до 140 км/ч (с применением электропневматического тормоза)	**1000**	**1200**
грузовых - от 80 до 120 км/ч	**1100**	**1300**
пассажирских - от 140 до 160 км/ч грузовых - от 120 до 140 км/ч (с применением пневматического тормоза)	**1400**	**1600**
пассажирских - от 160 до 200 км/ч	**1800**	**2200**

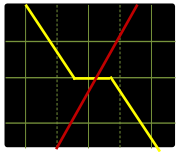
руководящий спуск и максимально допустимая скорость движения на перегоне	**расстояние А** от сигнальных знаков «начало опасного места» и «конец опасного места» до сигналов уменьшения скорости, м	**расстояние Б** от переносных красных сигналов и от места внезапно возникшего препятствия до первой петарды, не менее, м
на перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном от 0,006 до 0,010, при скорости:		
грузовых – не более 80 км/ч, пассажирских и рефрижераторных–не более 100 км/ч	**1000**	**1200**
рефрижераторных от 100 до 120 км/ч, пассажирских от 100 до 140 км/ч, грузовых от 120 до 140 км/ч (с применением электропневматического тормоза)	**1100**	**1300**
грузовых - от 80 до 120 км/ч	**1300**	**1500**
пассажирских - от 140 до 160 км/ч грузовых - от 120 до 140 км/ч (с применением пневматического тормоза)	**1500**	**1700**
пассажирских - от 160 до 200 км/ч	**1700**	**2300**
на перегонах, где имеются руководящие спуски с уклоном круче 0,010	**устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры**	

Приложение № 2 к ПТЭ (ИДП)

Раздел I. Общие требования к организации движения поездов на ж.д. транспорте

ИДП

устанавливает правила приема, отправления и пропуска поездов (прил. № 1 – № 9 к ИДП)
производства маневров (прил. № 10 – № 11 к ИДП)
закрепления железнодорожного подвижного состава (прил. № 12 к ИДП)
приема и отправления поездов в условиях ремонтно-строительных работ (прил. № 13 – № 14 к ИДП)
порядок назначения и передачи предупреждений на поезда (прил. № 15 к ИДП)
отдельные процессы, связанные с поездной и маневровой работой (прил. № 16 – № 20 к ИДП)



нормативно-технический документ, графически отображающий следование поездов на масштабной сетке (график движения поездов - ГДП), объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур ж.д. транспорта общего пользования (владельцев ПНП)

график движения поездов формируются в целях

1. обеспечения потребности физических, юридических лиц, государства в перевозках ж.д. транспортом
2. обеспечения безопасности движения поездов
3. эффективного использования пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности ж.д. станций
4. рационального использования ж.д. подвижного состава, погрузочно-разгрузочных средств
5. соблюдения установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад
6. возможности производства работ по содержанию и ремонту ж.д. пути, сооружений, устройств, ж.д. автоматики и телемеханики, связи и электроснабжения
7. выполнения технологического процесса по своевременной перевозке грузов
8. согласованности работы ж.д. транспорта общего и необщего пользования

каждый пост управления стрелками и светофорами находится в ведении работника, являющегося ответственным за управление стрелками и светофорами и за безопасность движения подвижного состава:

- дежурного по железнодорожной станции
- дежурного стрелочного поста
- дежурного станционного поста централизации (оператора поста централизации)
- дежурного по сортировочной горке (оператора сортировочной горки)

разрешается на станциях обслуживание двух и более стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов – дежурным по железнодорожной станции

на участках с диспетчерской централизацией ответственным за управление стрелками и светофорами железнодорожных станций, находящихся на диспетчерском управлении является диспетчер поездной

нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в ГДП и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов, а на электрифицированных линиях – условиям технологического электроснабжения (п. 22)

не допускается ставить в поезда вагоны (п. 23):

1. с неисправностями, угрожающими безопасности движения, а также состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов
2. загруженные сверх их грузоподъемности
3. загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов
4. имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов
5. не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по перевозочным документам как груз на своих осях
6. вагоны – платформы, транспортеры ж.д. и полувагоны с негабаритными грузами, если о возможности следования не будет дано указаний владельцем инфраструктуры (ПНП)
7. вагоны – платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных техническими условиями и правилами перевозок грузов
8. грузовые бункерного типа с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, для перевозки цемента, с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств
9. полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма
10. порожние крытые грузовые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями
11. для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания
12. грузовые вагоны с остатками груза на тормозном, автосцепном оборудовании колесных парах и элементах тележек вагона

п. 28

при формировании грузовых поездов повышенной длины порожние вагоны должны ставиться в последнюю треть поезда, либо порожние вагоны должны формироваться в одну группу с постановкой в хвостовую часть поезда

п. 28

вагоны с опасными грузами ставятся в грузовые поезда в соответствии с условиями перевозок, установленными правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом

п. 28

мотор-вагонный подвижной состав при следовании в ремонт или из ремонта ставится в хвост грузового поезда одной группой

п. 29

пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками, сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой с постановкой вагонов прикрытия от ж.д. подвижного состава: платформ и полувагонов, загруженных лесоматериалами, стальными и железобетонными балками, рельсами, трубами и аналогичными грузами, погруженными с выходом за пределы концевой балки и транспортеров – не менее одного вагона

1. наличие разрешающего огня на выходном или проходном светофоре при занятом блок-участке

2. невозможность смены направления, в т.ч. с помощью вспомогательного режима на однопутном перегоне или по неправильному ж.д. пути на двухпутном перегоне с двусторонней автоматической блокировкой, а также на многопутных перегонах по ж.д. пути с двусторонней автоматической блокировкой с однопутными правилами движения.
   Пользование автоматической блокировкой в установленном направлении при этом допускается

3. невозможность открытия выходного светофора при свободном перегоне, не имеющем проходных светофоров и не оборудованном ключом-жезлом



в случаях появления запрещающего показания (погасших огней) на двух и более расположенных подряд проходных светофорах на перегоне при фактически свободных блок-участках диспетчер поездной вправе прекратить действие автоматической блокировки и установить движение на перегоне по телефонным средствам связи



погасшие сигнальные огни на двух и более расположенных подряд светофорах на перегоне, наличие белого огня на локомотивном светофоре не является неисправностью автоблокировки

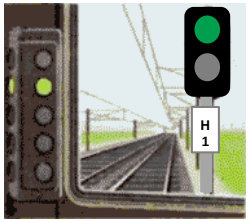
1 при установленном для отправляемого поезда направлении движения:
по приказу диспетчера поездного

2 на двухпутных и многопутных перегонах с односторонней АБ, оборудованной временными устройствами, позволяющими в неправильном направлении обеспечить движение поездов по сигналам локомотивных светофоров:
после прекращения действия автоматической блокировки.

3 если станция находится на резервном управлении:
1) по пригласительному сигналу на выходном светофоре
2) по приказу дежурного по станции
3) по разрешению на бланке ДУ-54 с заполнением пункта I



на участках, оборудованных автоматической локомотивной сигнализацией, после вступления поезда на перегон машинисту разрешается следовать до первого проходного светофора если есть сведения о свободности первого блок-участка с установленной скоростью, при отсутствии информации - со скоростью не более 20 км/ч.



разрешением на занятие первого блок-участка служит разрешающее показание выходного светофора при наличии соответствующего показания на локомотивном светофоре, а последующих блок участков – разрешающее показание локомотивного светофора

неисправности автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования движения поездов:

1. невозможность смены направления, в том числе с помощью вспомогательного режима. пользование АЛС в установленном направлении допускается
2. наличие контроля свободности блок-участка (разрешающего показания локомотивного светофора) при фактической занятости поездом

в случае появление на перегоне ложной занятости трех и более участков подряд ДНЦ вправе прекратить действие автоматической локомотивной сигнализации как самостоятельной системы интервального регулирования и установить движение по ТСС

разрешением на занятие поездом перегона служит разрешающее показание выходного или проходного светофора



на однопутных участках для открытия выходного светофора - получить с аппарата управления ДСП смежной станции, на которую отправляется поезд, блокировочный сигнал согласия на отправление поезда



ДСП запрещается передавать на ж.д. станцию отправления уведомление о прибытии поезда и блокировочный сигнал прибытия, если он не убедится в прибытии поезда в полном составе



если при свободном перегоне и правильно установленном маршруте отправления выходной светофор не открывается из-за ложной занятости, ДСП после проверки фактической свободности этого участка с согласия ДНЦ разрешается открыть выходной светофор после предварительного нажатия кнопки «Выключение контроля свободности стрелочных изолированных участков в маршрутах отправления» (при ее наличии)



при невозможности изъять ключ-жезл (если аппарат управления не оборудован ключом-жезлом), для отправления хозяйственного поезда или поезда с подталкивающим локомотивом, возвращающимся на ж.д. станцию отправления, пользование полуавтоматической блокировкой прекращается и устанавливается движение по телефонным средствам связи

действие полуавтоматической блокировки прекращается и осуществляется переход на телефонные средства связи

- невозможно закрыть выходной или проходной светофор
- невозможно открыть выходной или проходной светофор при свободном перегоне
  (в том числе с возможностью выключения контроля свободности изолированных участков)
- произвольное получение блокировочных сигналов
- невозможно подать или получить блокировочный сигнал
- отсутствие пломб на аппарате управления электромеханической блокировки
  (за исключением пломб на педальной замычке или вспомогательной кнопке).
- ведутся работы по переоборудованию, переносу, ремонту, испытанию и замене блокировочных устройств и работы, вызывающие временное прекращение действия устройств

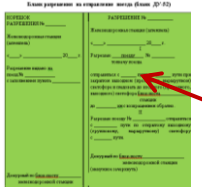
проследование маршрутного светофора с запрещающим показанием (до выходного светофора)



по пригласительному сигналу



по приказу ДСП передаваемого машинисту поезда

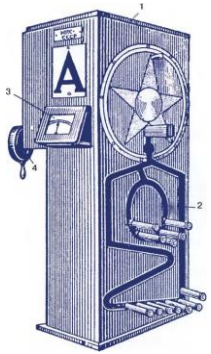


по п. 1 бланка ДУ-52

при электрожезловой системе разрешением на занятие поездом перегона служит жезл данного перегона, вручаемый машинисту поезда

конструкция устройств электрожезловой системы не должна допускать изъятия из жезловых аппаратов одновременно более одного жезла

конструкция жезловых аппаратов, устанавливаемых в помещениях стрелочных постов, не должна допускать возможность изъятия жезла из аппарата без разрешения ДСП



каждому жезлу присваивается номер и серия, наносится наименование железнодорожных станций, ограничивающих перегон. Каждому перегону должна соответствовать своя серия жезлов



разрешается ДСП передавать без пропуска через жезловый аппарат жезл, полученный с прибывшего поезда, на отправляемый на тот же перегон поезд после получения согласия ДСП смежной станции, на которую отправляется поезд.



на станциях, где жезловые аппараты имеют ключи-жезлы, передавать жезл без пропуска через жезловой аппарат **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**

Не допускается:

1. запрашивать разрешение на извлечение жезла ранее готовности поезда к отправлению, за исключением случаев безостановочного пропуска поездов или стоянки их по расписанию не более 5 минут
2. хранить действующие жезлы, не вложенные в аппарат
3. провозить жезлы на перегон, не принадлежащий данному жезлу

перед переходом на телефонные средства связи, ДСП, ограничивающих перегон, должны привести аппараты управления стрелками и светофорами в положение, соответствующее запрещающему показанию выходных светофоров, ограждающих выход на перегон

бланк путевой записки (ДУ-50)
служит разрешением занятия поездом перегона

перед передачей бланка ф. ДУ-50 ДСП должен

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч _____ минут Выдана на поезд № _____ (толкачу поезд № _____) Дежурный по железнодорожной станции _____	Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. _____ ч _____ минут Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Системы интервального регулирования не действуют. Дежурный по железнодорожной станции _____ (ненужное зачеркнуть)

на однопутных перегонах
получить от ДСП смежной станции поездную телефонограмму о согласии на прием поезда

на двухпутных перегонах
получить поездную телефонограмму о прибытии на смежную станцию ранее отправленного поезда

при телефонных средствах связи не допускается:



делать зарос об отправлении поезда в то время, когда перегон еще занят поездом



заполнять бланк ДУ-50 до получения со смежной станции поездной телефонограммы о согласии на прием поезда (на однопутных перегонах) или о прибытии ранее отправленного поезда (на двухпутных перегонах)



передавать исходящие телефонограммы ранее записи их в журнал поездных телефонограмм и без подписи ДСП



при движении поездов с использованием телефонных средств связи на каждой железнодорожной станции ведется журнал поездных телефонограмм



из журнала поездных телефонограмм на каждый момент времени должно быть понятно, свободен или занят соответствующий перегон (или железнодорожный путь перегона).

на станциях, ограничивающих однопутный перегон



один журнал

на станциях, ограничивающих двухпутный перегон



два журнала (на каждый перегон)



если к станции примыкают три и более направления, то для каждого примыкающего перегона этих направлений ведется отдельный журнал поездных телефонограмм.



разрешение → движение поездов с разграничением времени

локальный нормативный акт → перечень перегонов, на которых разрешается отправлять поезда с разграничением временем



движение поездов с разграничением временем устанавливается приказом ДНЦ, передаваемым ДСП, ограничивающим соответствующий перегон



отправление поездов с разграничением временем, производится только при телефонных средствах связи, по правилам установленным для однопутного движения

запрещается отправление поездов с разграничением времени:

1. при отправлении первым на перегон поездов пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских, а также поездов, имеющих в составе вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ) и цистерны со сжиженными газами
2. при движении вагонами вперед
3. если идущему впереди поезду предусмотрена остановка на перегоне
4. во время тумана, метели, ливневых дождей, ухудшающих видимость сигналов

при отправлении поездов с разграничением временем, когда вслед за первым поездом отправляется поезд с работой на перегоне, а после работы на перегоне возвращается на станцию отправления, то передаются следующие телефонограммы



«Могу ли отправить поезд № … и вслед за ним через … минут поезд № … до … км с возвращением обратно»



«Ожидаю поезд № … и вслед за ним через … мин можете отправить поезд № … до … км с возвращением обратно»

! ! ! ВНИМАНИЕ ! ! !

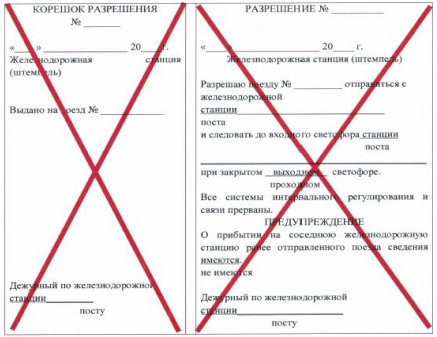
во всех случаях, при организации движения с разграничением временем, машинистам как первого, так и второго поезда выдаются бланки ДУ-50, с отметкой наверху бланка:

для первого поезда - **«Вслед – первый поезд»**

для второго поезда – **«Вслед – второй поезд»**

когда между ДСП смежных станций ограничивающих перегон перестают действовать все виды связи имеющиеся в их распоряжении – движение поездов в таких случаях устанавливается по письменным извещениям или с разграничением временем

разрешением на занятие поездом перегона при ПСИР служит бланк формы ДУ-56


КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ
№ _____
«___» _____ 20____г.
Железнодорожная станция (штемпель)
Выдано на поезд № _____
Дежурный по железнодорожной станции _____
посту

РАЗРЕШЕНИЕ № _____
«___» _____ 20____г.
Железнодорожная станция (штемпель)
Разрешаю поезду № _____ отправиться с железнодорожной станции _____
поста
и следовать до входного светофора станции
поста
при закрытом выходном светофоре.
проходном
Все системы интервального регулирования и связи прерваны.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
О прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда сведения имеются,
не имеются
Дежурный по железнодорожной станции _____
посту

если сведений о прибытии на смежную станцию ранее отправленного поезда нет, машинист поезда должен следовать по перегону с особой бдительностью и готовностью к немедленной остановке со скоростью не более 20 км/ч

запрещается отправление поездов при ПСИР:

1. с опасными грузами класса 1 (ВМ), с негабаритными грузами, соединенные, повышенных длины и массы, а также обслуживаемые машинистом в одно лицо
2. с остановкой для работы на перегоне, кроме восстановительных и пожарных поездов и вспомогательных локомотивов
3. следующие на примыкание на перегоне

пересылка письменных извещений между станциями начинается с первым поездом отправляемым на перегон (все извещения оформляются в журнале поездных телефонограмм)

извещение «А»

«Отправил к Вам в … ч. … мин поезд № …По прибытии его ожидаю от Вас поезд. ДСП …»



извещение «Б»

«Отправил к Вам в … ч. … мин поезд № …, после которого в … ч. …мин отправляю еще поезд № … . ДСП …»



извещение «В»

«Ожидаю от Вас поезд. ДСП …»



после восстановления действия соответствующих систем интервального регулирования движения поездов и связи, движение по этим системам возобновляется приказом ДНЦ

если система интервального регулирования (СИР) восстановлены ранее, чем диспетчерская связь, то ДСП станции преимущественного направления, передает ДСП соседней станции телефонограмму:

«На перегоне между станциями ... ... движение поездов устанавливается по ..... (*указывается система интервального регулирования движения поездов*).
Последним прибыл от Вас поезд № .... отправлен к Вам поезд № .... ДСП ....».

ДСП по смежной станции, убедившись в свободности перегона, отвечает:

«Последним прибыл от Вас поезд № .... отправлен к Вам поезд № ..., перегон свободен. ДСП ....».

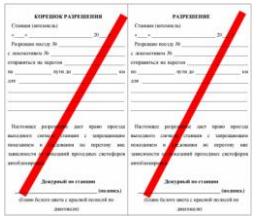
после обмена этими телефонограммами ДСП обеих станций переходят к руководству движением поездов при посредстве основных средств интервального регулирования



восстановительные и пожарные поезда, специальный самоходный подвижной состав (ССПС) и вспомогательные локомотивы назначаются на основании требования о помощи, полученного от машиниста (помощника машиниста) остановившегося в пути на перегоне поезда, а также по требованию работников подразделений ПЧ, ЭЧ, ШЧ, ИЧ



отправление и следование восстановительных и пожарных поездов, ССПС и вспомогательных локомотивов к месту назначения осуществляются в соответствии с приказом ДНЦ



машинисту локомотива выдается разрешение на бланке ДУ-64, в котором указывается место (километр и пикет), до которого должен следовать восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив

запрещается для оказания помощи отцеплять локомотив от грузопассажирского поезда и поезда, в котором есть вагоны с опасными грузами класса 1 (ВМ). Такие поезда нельзя также использовать для оказания помощи без отцепки локомотива от состава

помощь остановившемуся пассажирскому поезду оказывается:



с головы поезда с выводом
на впереди лежащую станцию



с хвоста поезда с выводом
на позади лежащую станцию

прием возвращаемых с перегона поездов на станцию производится по разрешающему показанию входного светофора или при запрещающем показании входного светофора в соответствии с прил. № 9 к ИДП

ПРИЕМ ПОЕЗДОВ

ДСП (ДСП ПЦ, ДНЦ) обязан

1. убедиться в свободности пути приема
2. прекратить маневры с выходом на маршрут приема и путь приема поезда
3. установить маршрут приема поезда
4. открыть входной светофор или передать машинисту установленное порядком разрешение

при запрещающем показании входного (маршрутного) светофора, в т.ч. с неправильного пути

1. по указанию ДСП (ДНЦ при ДЦ), передаваемому ТЧМ по устройствам технологической электросвязи
2. по указанию ДСП, передаваемому ТЧМ по специальному телефону, у входного светофора
3. по пригласительному сигналу
4. по письменному разрешению ДСП
5. по специальному маневровому светофору, установленному на мачте входного сигнала
6. по указанию ДСП (на ПНП), переданному по двусторонней парковой связи с колонки в районе входного светофора

ОТПРАВЛЕНИЕ ПОЕЗДОВ

ДСП (ДСП ПЦ, ДНЦ) обязан

1. убедиться в свободности перегона, а при АБ – первого блок-участка перегона, а также стрелок по маршруту отправления
2. прекратить маневры с выходом на маршрут отправления поезда
3. приготовить маршрут отправления
4. открыть выходной светофор или передать ТЧМ установленное порядком разрешение на занятие перегона

при запрещающем показании выходного светофора, в т.ч. с путей, не имеющих выходных светофоров

1. по указанию ДСП (ДНЦ при ДЦ), передаваемому ТЧМ по устройствам технологической электросвязи
2. по пригласительному сигналу
(только по правильному пути двухпутного перегона)
3. по письменному разрешению ДСП
4. по указанию ДСП (на ПНП), переданному по двусторонней парковой связи с переговорной колонки в районе входного светофора

ПЕРЕД ПРИЕМОМ/ОТПРАВЛЕНИЕМ ПОЕЗДОВ

прекращение маневровой работы на путях, с которых невозможно исключить выход на маршрут приема (отправления) поезда не требуется при условии оснащения станций и локомотивов, осуществляющих маневры, устройствами безопасности, обеспечивающими:

- автоматическую остановку перед светофором с запрещающим показанием
- исключение проезда запрещающего показания светофора
- контроль установленных скоростей движения локомотива
- исключение несанкционированного выезда маневрового состава с путей, не оборудованных маневровыми светофорами

при необходимости изменения маршрута для приема (отправления) ДСП (ДНЦ) обязан:

1. предупредить машиниста
2. убедиться в правильности восприятия информации
3. закрыть входной (выходной, маршрутный) светофор
4. отменить заданный маршрут
5. дать новое задание на приготовление маршрута

маневровая работа должна проводиться по плану, предусматривающему:

1. своевременное формирование и отправление поездов
2. своевременную подачу вагонов под грузовые операции и уборку их после окончания грузовых операций
3. наименьшую затрату времени на переработку вагонов
4. рациональное использование всех маневровых средств и технических устройств
5. бесперебойный прием поездов на железнодорожную станцию
6. безопасность движения поездов, безопасность работников, связанных с маневрами, и сохранность железнодорожного подвижного состава и перевозимого груза

маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность самопроизвольного движения ж.д. подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов

60 км/час	при следовании по свободным ж.д. путям одиночных локомотивов (мотор-вагонного подвижного состава без пассажиров) и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади, с включенными и опробованными автотормозами
40 км/час	при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного ССПС по свободным ж.д. путям
25 км/час	при движении вагонами вперед по свободным ж.д. путям, а также восстановительных и пожарных поездов
15 км/час	при движении с вагонами, занятыми людьми, проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней
5 км/час	при соединении отцепов, в том числе при маневрах толчками
3 км/час	при подходе локомотива к вагонам, при сцеплении вагонов, при наличии штемпеля «Не спускать с горки» в документах, вагонов и СПС, на которые нанесен трафарет «с горки не спускать», с вагонами или с локомотивом при подходе отцепов с вагонами, имеющими отметку в документах «спускать с горки осторожно», с опасными грузами класса 1 (ВМ), с проводниками, вагонам с живностью, а на ж.д. ПНП при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель

при производстве поездной и маневровой работы с вагонами, загруженными ВМ, руководствуются информацией в перевозочных документах особыми отметками и штемпелями

условия перевозки ВМ - наличие в «Оригинале накладной» штемпелей красного цвета

- «Не спускать с горки»
- «Секция. Не расцеплять»
- «Ядовито»
- «Выключить тормоз»
- «В сопровождении специалиста»
- «Охрана»
- «Прикрытие»



при нахождении вне поездов на ж.д. станциях вагоны с ВМ (за исключением вагонов, находящихся под накоплением на путях сортировочных парков) должны размещаться на специально выделенных путях



указанные вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от самопроизвольного движения и ограждены переносными сигналами остановки



стрелки, ведущие на ж.д. пути стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на железнодорожные пути, и запираются

при закреплении ж.д. подвижного состава применяются следующие минимальные нормы:
1) на горизонтальных ж.д. путях и ж.д. путях с уклонами до 0,0005 включительно – по одному тормозному башмаку для закрепления любого количества вагонов с обеих сторон

2) по формуле K = n•(1,5i+1)/200:

На ж.д. путях с уклонами более 0,0005
- одиночных вагонов ;
- сплоток локомотивов в недействующем состоянии;
- рефрижераторных вагонов;
- составов или групп вагонов, состоящих из однородного по массе ж.д. подвижного состава;
- смешанных составов или групп, состоящих из груженых и порожних вагонов или груженых различной массы, при условии, что т.б. укладываются под вагоны с нагрузкой на ось не менее 15 т (брутто), а при отсутствии таких вагонов – под вагоны с меньшей нагрузкой на ось, но максимальной для закрепляемой группы

3) по формуле K = n•(4i+1)/200:

На ж.д. путях с уклонами более 0,0005 при закреплении смешанных составов или групп, состоящих из разнородных по массе вагонов, если т.б. укладываются под порожние вагоны, вагоны с нагрузкой менее 15 т на ось брутто, не являющимися самыми тяжелыми вагонами в группе, или под вагоны с неизвестной нагрузкой на ось

на ж.д. путях, имеющих уклон, башмаки укладываются со стороны спуска. При величине уклона более 0,005 до 0,001 включительно, вагоны закрепляются дополнительно одним тормозным башмаком со стороны, противоположной спуску

по результатам расчета требуемое количество тормозных башмаков округляется до большего целого числа

получив сообщение об ожидаемом сильном ветре или при возникновении такого ветра, ответственный работник осуществляет на своем участке проверку надежности закрепления ж.д. подвижного состава от самопроизвольного движения и укладывает дополнительно тормозные башмаки

более **15** м/с

при сильном ветре, направление которого совпадает с направлением возможного движения подвижного состава, дополнительно **3** т.б. на каждые 200 осей закрепляемой группы

более **21** м/с

при штормовом ветре - дополнительно **7** т.б. на каждые 200 осей закрепляемой группы

на производство ремонтных и строительных работ, требующих закрытия перегона, главного пути перегона или ж.д. станции, а также приемоотправочного пути ж.д. станции, должно быть получено разрешение владельца инфраструктуры (владельца ПНП)

в разрешении указывается

- виды работ
- время на которое согласовано закрытие
- должность и фамилию руководителя работ → ДНЦ сообщает ДСП ограничивающих перегон

запрещается предоставление «окна» при отсутствии руководителя данных работ, указанного в разрешении



ДСП перед отправлением последнего хозяйственного поезда на закрытый перегон, в целях исключения отправления на этот перегон поездов в попутном направлении, изымает из аппарата управления ключ-жезл.

Изъятый ключ-жезл возвращается в аппарат после получения приказа ДНЦ об открытии перегона

открытие перегона (пути) производится приказом ДНЦ после получения от уполномоченного представителя владельца инфраструктуры (владельца ПНП) уведомления об:

1. окончании производства ремонтных и строительных работ
2. отсутствии на перегоне хоз. поездов и (или) специального самоходного подвижного состава (или об их отправлении по правильному пути двухпутного перегона)
3. отсутствии препятствий для безопасного движения поездов независимо от того, какая организация выполняла работы

На станционных путях **ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПРОИЗВОДИТЬ** работы, требующие ограждения сигналами остановки или уменьшения скорости, **БЕЗ СОГЛАСИЯ ДСП** и без предварительной записи руководителем работ в журнале осмотра и без выдачи машинистам поездов предупреждений о порядке проследования места работ (п. 24)

При выполнении работ по устранению внезапно возникших неисправностей, без нарушения целостности пути и сооружений, запись о начале и окончании работ в журнале осмотра, допускается заменять регистрируемой в этом же журнале телефонограммой, передаваемой руководителем работ ДСП (ДНЦ) (п. 25)

при возникновении отклонений в индикации аппарата управления, при получении информации о неисправности устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, ДСП (ДНЦ), работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан, в первую очередь, проверить, что неисправности не являются следствием:

1. самопроизвольного движения вагонов, самовольного выезда или схода железнодорожного подвижного состава, взреза стрелки

2. неправильных действий работников железнодорожного транспорта (в том числе своих действий)

дополнительно проверить

- путь (первый блок-участок удаления) и изолированные участки по маршруту следования свободны?
- есть контроль положения стрелок, в том числе охранных, входящих в маршрут, установлены правильно ?
- путь и стрелки, входящие в маршрут, не замкнуты в ранее приготовленные маршруты?
- ключ-жезл находится в аппарате и правильно установлен?
- отключен заградительный светофор на ж.д.переезде, расположенном в пределах станции или на первом блок-участке удаления, или сигнал централизованного ограждения составов поездов, или аналогичные устройства (в зависимости от характера возникшего нарушения в работе устройств)?
- маршрут соответствует направлению следования поезда и установленному направлению блокировки?
- отсутствуют нарушения инструкций о порядке пользования устройствами СЦБ?



установив наличие нарушения нормальной работы устройств СЦБ, ДСП (ДНЦ) или работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, обязан немедленно сделать запись в журнале осмотра и сообщить этом причастным (п. 2)



до устранения неисправности и проверки работы и до занесения соответствующих записей работниками причастных служб в журнал осмотра, ДСП, независимо от поездной обстановки, ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ неисправными устройствами, в т.ч., если контроль свободности или занятости изолированных участков и положения централизованных стрелок возобновился, или произошли изменения показаний на аппарате управления, но при этом соответствующие записи в журнале не выполнены (п. 2)

в зависимости от характера неисправности работник, осуществляющий управление стрелками и светофорами, не ожидая прибытия работника соответствующего подразделения, обязан лично или через работников станции, в том числе, используя имеющиеся в его распоряжении средства связи, выяснить причину нарушения работоспособного состояния устройств внешним осмотром ж.д. путей и стрелок (п. 3)



при появлении ложной занятости изолированного участка (железнодорожный путь, стрелочная секция, бесстрелочный участок, оборудованные рельсовыми цепями) – не замкнута ли рельсовая цепь посторонним предметом?



если стрелка не переводится с пульта управления – не попал ли посторонний предмет между остряком и рамным рельсом?

если после внешнего осмотра будет установлена и устранена причина нарушения нормального действия устройств железнодорожной автоматики и телемеханики, разрешается возобновить пользование устройствами - ДСП должен сделать запись в журнале осмотра (п. 3)



в случае обнаружения свободности (ложной) ж.д. пути, стрелочного или бесстрелочного участка или первого блок-участка удаления при их фактической занятости (п. 7):

1. отключить автодействие светофоров и перейти на индивидуальное управление ими, если светофоры находились на автодействии
2. немедленно сделать об этом запись в журнале осмотра и вызвать работника подразделения железнодорожной автоматики и телемеханики



до устранения неисправности работнику, осуществляющему управление стрелками и светофорами, разрешается:

1. прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров
2. устанавливать маршруты для приема, отправления поездов и маневровых передвижений только после того, как он убедится в свободности участка от ж.д. подвижного состава лично или через работников станции (указанных в ТРА).
3. в случае обнаружения ложной свободности первого блок-участка удаления, ДСП и ДНЦ должны действовать, как и при его ложной занятости в соответствии с пунктом 17 приложения № 1 к ИДП



в случаях, когда при следовании поездов необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда передаются предупреждения(п. 1):

1. при неисправности ж.д. пути, устройств ж.д. автоматики и телемеханики, связи, контактной сети, переездной сигнализации, искусственных сооружений, а также при производстве ремонтных и строительных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути
2. при вводе в действие новых видов систем интервального регулирования, изменении схем организации связи, а также при включении новых, перемещении или упразднении существующих светофоров
3. при неисправности путевых устройств автоматической локомотивной сигнализации
4. при отправлении поезда с грузами, выходящими за пределы габарита погрузки, когда при следовании этого поезда необходимо снижать скорость или соблюдать особые условия
5. при работе на двухпутном перегоне специального железнодорожного подвижного состава, требующего ограничение скорости по смежному железнодорожному пути
6. при постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, у которого отсутствует возможность следования со скоростью, установленной для данного участка
7. при работе съемных подвижных единиц, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов
8. в случаях, не перечисленных в подпунктах 1 – 7 настоящего пункта, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути

предупреждения подразделяются

1

действующие с момента установления до отмены, когда у руководителя по работ нет возможности определения точного срока их окончания

2

назначаемые для отдельных поездов с особыми условиями пропуска, при назначении не предусмотренных расписанием остановок

3

действующие в течение определенного устанавливаемого руководителем работ срока, указываемого в заявке на назначение предупреждения

заявки о назначении предупреждений в связи с предстоящими работами формируются

до **12** ч

дорожными мастерами, начальниками и электромеханиками районов контактной сети, старшими электромеханиками, начальниками участков и диспетчерами подразделений ж.д. автоматики и телемеханики, связи

до **5** суток

начальниками подразделений ж.д. пути, железнодорожной автоматики и телемеханики, связи, электроснабжения и связи или их заместителями

до **10** суток

уполномоченными представителями владельца инфраструктуры (владельца ПНП)

на более длительные сроки устанавливаются владельцем инфраструктуры, который и определяет работников правомочных их отменить после выполнения необходимых работ и восстановления скорости

порядок постановки в поезда и производства маневровой работы с транспортерами и вагонами, загруженными негабаритными и (или) тяжеловесными грузами (п. 3):

1 включение вагонов с грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й степеней, производится с постановкой вагонов прикрытия с головы и хвоста поезда

2 вагоны с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности (кроме грузов негабаритности 1-й – 3-й степеней) запрещается ставить в длинносоставные поезда

3 вагон с контрольной рамой отделяется от локомотива одной порожней платформой для улучшения видимости контрольной рамы

4 вагон с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом ставится в состав поезда не ближе 20 вагонов от вагона с контрольной рамой, а при перевозке в специальном поезде с отдельным локомотивом не ближе 5 вагонов

5 включение вагона с негабаритным грузом нижней и боковой негабаритности 6-й степени или со сверхнегабаритным грузом производится с постановкой не менее одного вагона прикрытия с габаритным грузом или порожнего от хвоста поезда

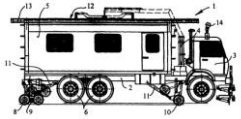
порядок постановки в поезда и производства маневровой работы с транспортерами и вагонами, загруженными негабаритными и (или) тяжеловесными грузами (п. 3):

1 в составы поездов разрешается включать груженые транспортеры грузоподъемностью до 240 т включительно

2 включение груженых транспортеров с числом осей 12 и более (кроме транспортеров сцепного типа грузоподъемностью 120 т с одной или двумя промежуточными платформами) в состав поезда производится с постановкой с каждой стороны не менее двух вагонов прикрытия, при следовании в одном поезде нескольких таких транспортеров между ними ставится дополнительно не менее трех вагонов прикрытия, в качестве которых допускается использовать четырехосные груженые вагоны с грузом массой не более 40 т или порожние вагоны любого типа

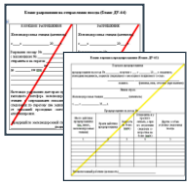
3 порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, а также порожние и груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 т (типы 3960 и 3961) и грузоподъемностью 240 т (типы 3974) при следовании их в поездах массой более 3000 т разрешается ставить только в последнюю четверть состава поезда

4 ЗАПРЕЩАЕТСЯ СТАВИТЬ в поезда, которые следуют с подталкиванием, груженые и порожние транспортеры, имеющие восемь и более осей, кроме 8-осных площадочных – тип 3912, платформенных – тип 3935, колодцевых – тип 3948



СПК - для движения по путям должен быть оборудован устройствами, иметь надежное шунтирование рельсовых цепей, при движении обозначается сигналами

запрещается заезжать СПК на путь станции (съезжать с пути станции) без записи в журнале осмотра, без согласия ДНЦ, без устного разрешения от ДСП, без ограждения места заезда (съезда) и смежных путей.



запрещается заезжать СПК на путь перегона (съезжать с пути перегона) без убеждения в его закрытии приказом ДНЦ от руководителя работ разрешения на бланке ДУ-64, а также о наличии действующих предупреждений на участке следования на бланке ДУ-61

при возникновении аварийной или нестандартной ситуации при движении СПК по путям - применить все имеющиеся средства для остановки СПК по возможности в прямом участке пути или на переезде, затормозить СПК , уточнить местоположение (километр, пикет), передать ДСП, а на станциях с диспетчерским управлением – ДНЦ об остановке с указанием километра и пикета и получить подтверждение о том, что информация воспринята

дрезины съемного типа при движении обозначаются сигналами в соответствии с ИСИ. ответственным за безопасность движения дрезины и находящихся на ней людей является руководитель работ, сопровождающий дрезину



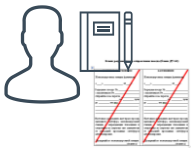
ЗАПРЕЩАЕТСЯ ВЫЕЗД дрезин на перегон в темное время суток, при туманах, ливнях, снегопадах, метелях.



ЗАПРЕЩАЕТСЯ СЦЕПЛЯТЬ дрезины съемного типа с другими типами железнодорожного подвижного состава.



ЗАПРЕЩАЕТСЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЕ дрезин в пределах ж.д. станции без устного разрешения ДСП (ДНЦ)



движение дрезин съемного типа осуществляется с закрытием перегона приказом ДНЦ. Машинисту дрезины на право занятия перегона выдается разрешение на бланке ДУ-64

диспетчер поездной (ДНЦ) обязан:

- обеспечивать заданные размеры движения, эффективно используя технические средства, вагонный парк, локомотивы и пропускную способность, организуя продвижение поездов, сокращение времени обработки их на станциях
- контролировать работу ж.д. станций и принимать меры к выполнению заданий по формированию и отправлению поездов в соответствии с графиком движения и планом формирования поездов
- давать указания по движению поездов ДСП, а при необходимости и машинистам поездов
- осуществлять контроль за следованием поездов по перегонам, своевременным приемом, отправлением и пропуском поездов ж.д. станциями, особенно при обслуживании локомотивов одним машинистом без помощника машиниста, нарушениях нормальной работы устройств ж.д. автоматики и телемеханики, связи, при скрещениях и обгонах поездов
- принимать меры для выполнения графика движения, обеспечения безопасности, недопущения нарушений установленного времени непрерывной работы локомотивных бригад

обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений подлежат следующие указания

1. об открытии и закрытии перегонов или отдельных ж.д. путей перегонов (в том числе для движения электропоездов в связи со снятием напряжения)
2. о переходе с двухпутного движения на однопутное и о восстановлении двухпутного движения
3. о прекращении и восстановлении действия систем интервального регулирования движения поездов
4. об отправлении поездов по неправильному ж.д. пути, не оборудованному двусторонней автоматической блокировкой, а также устройствами, обеспечивающими движение поездов по неправильному ж.д. пути по сигналам локомотивных светофоров
5. об отправлении поездов с разграничением временем
6. об отправлении поездов с опасными грузами класса 1 (ВМ), негабаритными грузами и соединенных
7. о приеме и отправлении пассажирских, почтово-багажных, грузопассажирских и людских поездов на ж.д. пути и с путей, не предусмотренных для этих операций локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца ПНП)

обязательной регистрации в журнале диспетчерских распоряжений подлежат следующие указания

8 о назначении поездов, не предусмотренных графиком, и порядке их следования и об отмене поездов, за исключением пропуска по участку одиночных локомотивов, ССПС и хозяйственных поездов

9 о движении поездов при неисправности автоматической локомотивной сигнализации

10 о порядке проследования опаздывающих пассажирских поездов

11 об открытии и закрытии раздельных пунктов, действующих не круглосуточно

12 о передаче на резервное управление железнодорожных станций на участках с диспетчерской централизацией

13 о выдаче и отмене непредвиденных предупреждений

14 об изменении порядка возвращения хозяйственных поездов

15 в случаях, предусмотренных в пунктах 16 и 24 приложения № 1 к ИДП

по усмотрению ДНЦ допускается регистрация приказов, связанных с движением поездов на участке, не указанных в п. 1 – 15

в журнале диспетчерских распоряжений должны записываться все указания, адресованные машинистам поездов, ДНЦ соседних участков, адресованные ДНЦ данного участка

Основные требования к ведению регламента служебных переговоров

1

п. 4 а) прил. 20 к ИДП

указания и сообщения, передаваемые по радиосвязи и двухсторонней парковой связи, должны быть лаконичными и понятными

2

п. 4 б) прил. 20 к ИДП

работник, давший распоряжение, обязан убедиться в правильности ее восприятия

3

п. 4 в) прил. 20 к ИДП

если машинист (руководитель маневров) не уверен в правильности восприятия сигнала (указания, сообщения) обязан выяснить обстановку до начала маневровых передвижений

запрещается вести переговоры по радиосвязи, не связанные с движением поездов и производством маневровой работы (п. 5)

содержание и форма технически-распорядительного акта для:

I. Сортировочных, пассажирских, пассажирских технических, грузовых и участковых железнодорожных станций

II. Промежуточных железнодорожных станций, разъездов, обгонных пунктов и путевых постов

Бланк путевой записки (бланк ДУ-50)

КОРЕШОК ПУТЕВОЙ ЗАПИСКИ	ПУТЕВАЯ ЗАПИСКА
Железнодорожная станция (штемпель) «___» _____ 20___ г. _____ ч _____ минут Выдана на поезд № _____ (толкачу поезд № _____) Дежурный по железнодорожной станции _____	Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. _____ ч _____ минут Разрешаю поезду (толкачу поезда) № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути и следовать до входного сигнала станции _____ (до _____ км) с возвращением обратно. Системы интервального регулирования не действуют. Дежурный по железнодорожной станции _____ (ненужное зачеркнуть)

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-52)

КОРЕШОК
РАЗРЕШЕНИЯ № _____

Железнодорожная станция
(штемпель)

«____» _____ 20____ г.

Разрешение выдано на
поезд № _____
с заполнением пункта _____

Дежурный по блок-посту _____
железнодорожной станции

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

Железнодорожная станция (штемпель)

«____» _____ 20____ г.

I

Разрешаю ____поезду____ № _____
толкачу поезда

отправиться с _____ пути по _____ пути при закрытом выходном (проходном, маршрутном) светофоре и следовать до входного (проходного, выходного) светофора блок-поста _____
станции
до _____ км с возвращением обратно.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (групповому, маршрутному) светофору с _____ пути.

Дежурный по блок-посту _____
железнодорожной станции
(ненужное зачеркнуть)

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-54)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ № _____

Железнодорожная станция (штемпель)

«____» _____ 20____ г.

Разрешение выдано на
поезд № _____
с заполнением пункта _____

Дежурный по железнодорожной станции

_____

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

Железнодорожная станция (штемпель)

«____» _____ 20____ г.

I

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по _____ пути при запрещающем показании выходного (маршрутного) светофора и со скоростью не свыше 20 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения, следовать до первого проходного (выходного) светофора и далее по сигналам автоблокировки (до принятия сигналов автоматической локомотивной сигнализации, а далее руководствоваться сигналами автоматической локомотивной сигнализации).
Настоящее разрешение дает право проследовать только запрещающее показание выходного (маршрутного) светофора железнодорожной станции.

II

Разрешаю поезду № _____ отправиться с _____ пути по открытому выходному (маршрутному) групповому светофору_____ и следовать далее по сигналам автоблокировки.

Дежурный по железнодорожной станции
_____
(ненужное зачеркнуть)

Бланк извещения о движении поезда (бланк ДУ-55)

КОРЕШОК ИЗВЕЩЕНИЯ № _____	ИЗВЕЩЕНИЕ № _____
Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи _____ Дежурному по железнодорожной станции _____ _____ _____ _____ _____ _____ Дежурный по железнодорожной станции _____ _____	Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____г. О движении поезда на однопутных перегонах при перерыве всех систем интервального регулирования и связи _____ Дежурному по станции _____ _____ _____ _____ _____ _____ Дежурный по железнодорожной станции _____ _____

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-56)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ
№ _____

«____» _____ 20____г.
Железнодорожная станция (штемпель)

Выдано на поезд № _____

Дежурный по железнодорожной станции _____
поста

РАЗРЕШЕНИЕ № _____

«____» _____ 20____г.
Железнодорожная станция (штемпель)

Разрешаю поезду № _____ отправиться с железнодорожной
станции _____
поста
и следовать до входного светофора станции _____
поста
_____
при закрытом выходном светофоре.
проходном
Все системы интервального регулирования и связи прерваны.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ

О прибытии на соседнюю железнодорожную станцию ранее отправленного поезда сведения имеются.
не имеются

Дежурный по железнодорожной станции _____
поста

Бланк корешка предупреждения (бланк ДУ-61)

Корешок предупреждения

предупреждение на поезд № _____ получил « ___ » _____ 20___ г. машинист, помощник машиниста, водитель специального самоходного подвижного состава

_____ _____
подпись фамилия, имя, отчество (при наличии)

Линия отреза

Железнодорожная станция _____ (штемпель)

« ___ » _____ 20___ г.

Предупреждение на поезд № _____

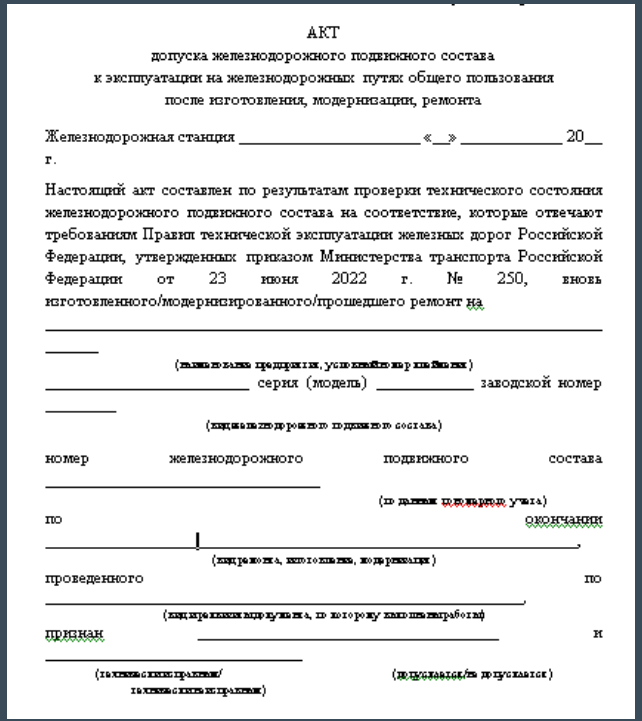
Место действия предупреждения (км, пикет, железнодорожная станция)	Время действия предупреждения	Скорость не более (км/ч)	Остановиться у красного сигнала, а при его отсутствии следовать со скоростью не более (км/ч)	Другие особые условия следования поезда
1	2	3	4	5

Уполномоченный работник (должность)_____

Бланк разрешения на отправление поезда (бланк ДУ-64)

КОРЕШОК РАЗРЕШЕНИЯ	РАЗРЕШЕНИЕ
Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. Разрешено поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____ Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. Дежурный по железнодорожной станции _____(подпись)	Железнодорожная станция (штемпель) «____» _____ 20____ г. Разрешаю поезду № _____ с локомотивом № _____ отправиться на перегон _____ _____ по _____ пути до _____ км для _____ _____ _____ _____ Настоящее разрешение дает право проезда выходного светофора железнодорожной станции с запрещающим показанием и следования по перегону вне зависимости от показаний проходных светофоров автоблокировки. Дежурный по железнодорожной станции _____(подпись)

Акт
допуска железнодорожного подвижного состава к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования после изготовления, модернизации, ремонта



АКТ

допуска железнодорожного подвижного состава
к эксплуатации на железнодорожных путях общего пользования
после изготовления, модернизации, ремонта

Железнодорожная станция _____ «__» _____ 20__ г.

Настоящий акт составлен по результатам проверки технического состояния железнодорожного подвижного состава на соответствие, которые отвечают требованиям Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250, вновь изготовленного/модернизированного/прошедшего ремонт на

_____

(наименование предприятия, осуществившего ремонт)

_____ серия (модель) _____ заводской номер _____

(инвентарный номер железнодорожного подвижного состава)

номер железнодорожного подвижного состава _____

(по данным первичного учета)

по окончании _____,

(ремонта, изготовления, модернизации)

проведенного по _____,

(наименование вида документа, по которому выполнялась работа)

признан _____ и _____

(пригодным/непригодным/ непригодным к перевозкам)

(допускается/не допускается)

изучение данного материала



≠

изучению ПТЭ

каждый работник обязан самостоятельно изучить ПТЭ
в объеме, установленном нормативными документами ОАО «РЖД»