6 56.6
Л 27

СССР—МПС

УПРАВЛЕНИЕ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ДЕПОЗИТАРНОЕ ХРАНЕНИЕ

ПРАВИЛА

ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСТРОЙСТВ КОЛЕИ 750 И 600 мм, ВВЕДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ НАЧАЛЬНИКА ЛАТВИЙСКОЙ Ж. Д. ЗА № 317 от 24 октября 1961 г.

www.aroundspb.ru
scan by D.Fokin

г. Рига. 1961 г.

ЭКЗ

СССР—МПС
УПРАВЛЕНИЕ ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

ДЕПОЗИТАРНОЕ
ХРАНЕНИЕ

ПРАВИЛА

ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ УСТРОЙСТВ КОЛЕИ 750 И 600 мм, ВВЕДЕННЫЕ ПРИКАЗОМ НАЧАЛЬНИКА ЛАТВИЙСКОЙ Ж. Д. ЗА № 317 от 24 октября 1961 г.

г. Рига. 1961 г.

ПРИКАЗ

НАЧАЛЬНИКА ЛАТВИЙСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

г. Рига **№ 317** 24 октября 1961 г.

О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ ИЗМЕНЕННЫХ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УЗКОЙ КОЛЕИ (750 мм), РУКОВОДЯЩИХ УКАЗАНИЙ К ОТДЕЛЬНЫМ ПАРАГРАФАМ, ИНСТРУКЦИИ ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО СИСТЕМЕ ПОЕЗДНЫХ ПРИКАЗОВ, ИНСТРУКЦИИ ПО ПОГРУЗКЕ И ПЕРЕВОЗКЕ НЕГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ

По указанию Министерства путей сообщения за № Г-22030 от 26 августа 1959 г. Правила технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм) пересмотрены и изменены применительно к ПТЭ широкой колеи издания 1959 года.

В соответствии с требованиями указанных Правил и распоряжений МПС за № Г-22030 от 26/VIII-59 г.,

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Измененные Правила технической эксплуатации узкой колеи (750 мм) ввести в действие на узкоколейных участках дороги с 1 декабря 1961 г. В этот же срок ввести в действие утвержденные Руководящие указания к измененным Правилам технической эксплуатации узкой колеи (750 мм), Инструкцию по организации движения поездов по системе поездных приказов, Инструкцию по организации движения поездов по системе поездных приказов, Инструкцию по погрузке и перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов.

2. Начальникам отделений дороги, служб Управления дороги и хозяйственных единиц:

а) до 1-го декабря 1961 г. обеспечить, чтобы все работники узкой колеи, связанные с движением поездов, изучили и

знали издаваемые документы. Проверку знаний производить в соответствии с приказом МПС № 17/Ц от 15 апреля 1959 г.;

б) за выполнением указанных Правил установить строгий контроль и требовать беспрекословного их выполнения всеми работниками, обслуживающими участки узкой колеи.

3. С 1 декабря 1961 г. считать утратившим силу приказ № 635 от 19 ноября 1954 г. — по бывшей Балтийской железной дороге.

Начальник Латвийской железной дороги
Н. КРАСНОБАЕВ.

Утверждаю:
Начальник Латвийской жел. дороги
Н. Краснобаев

24 октября 1961 г.

РУКОВОДЯЩИЕ УКАЗАНИЯ

К ОТДЕЛЬНЫМ ПАРАГРАФАМ ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ УЗКОЙ КОЛЕИ (750 мм), измененных в соответствии с распоряжением МПС № Г-22030 ОТ 26 АВГУСТА 1959 г. ПРИМЕНИТЕЛЬНО ПТЭ ШИРОКОЙ КОЛЕИ ИЗДАНИЯ 1959 г.

К § 15:

а) для колеи 750 мм

Перечень сооружений и устройств, построенных до 1961 г. и не соответствующих требованиям габарита ГОСТ-9720-61, утверждается специальным приказом начальника дороги, рассылаемым особо.

б) для колеи 600 мм

Сооружения и устройства на железных дорогах колеи 600 мм должны удовлетворять требованиям габарита приближения строений Су-600.

Этот габарит применяется на эксплуатируемых участках Латвийской железной дороги, при возведении новых сооружений и устройств, при реконструкции верхнего строения пути на перегонах и станциях.

К § 16:

а) для колеи 600 мм

Расстояние между осями главных путей колеи 600 мм на прямых участках перегонов должно быть не менее 2750 мм.

Расстояние между осями смежных путей на станциях на прямых участках должно быть не менее 3400 мм; на второстепенных путях (путях грузовых дворов и т. п.) это расстояние должно быть не менее 3200 мм.

Расстояние между осями путей, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов с нормальной колеи на узкую и обратно, должно быть не менее 3000 мм.

Расстояние между осями путей 600 мм колеи, предназначенных для непосредственной перегрузки грузов из вагона в вагон, может быть допущено 2400 мм.

На участках дороги, построенных до 1961 г., впредь до их переустройства, существующие расстояния между осями смежных путей могут сохраняться.

б) для колеи 750 и 600 мм

Ведомость существующих расстояний между осями смежных путей, не удовлетворяющих требованиям § 16 ПТЭ и руководящих указаний к нему, утверждается приказом начальника дороги, который издается согласно руководящим указаниям к § 15.

Нормы увеличения горизонтальных расстояний между осями путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах и станциях в кривых частях пути для колеи 600 мм и участков колеи 750 мм, построенных до 1961 г.

Таблица № 1.

Радиус кривой в мм	Увеличение горизонтальных расстояний в мм					
	Между осями путей *)				Между осью пути и габаритом приближения строений	
	при возвышении наружного рельса внешнего пути более возвышения наружного рельса внутр. пути		во всех остальных случаях			
	на перегонах	на станциях	на перегонах	на станциях	с внутренней стороны кривой	с наружной стороны кривой
1	2	3	4	5	6	7
1200	10	10	10	10	25	10
1000	25	25	10	10	30	10
800	30	30	15	15	40	10
600	40	40	20	20	50	10
500	50	50	25	25	60	15
400	60	60	30	30	75	20
300	85	85	40	40	100	25
250	100	100	50	50	120	30
200	130	130	60	60	150	40
150	180	180	80	80	210	60
125	210	210	100	100	250	70
100	260	260	125	125	300	80
80	315	315	160	160	360	100
60	370	370	210	210	380	130
50	410	410	250	250	400	160
40	470	470	310	310	420	200
30	570	570	415	415	460	260
25	660	660	500	500	500	310
20	780	780	625	625	550	380
15	980	980	830	830	640	510

*) При междупутье, равном 4500 мм и более, увеличивать расстояние между осями пути на перегонах и на станциях в кривых участках пути не требуется.

При строительстве новых железных дорог 750 мм колеи, сооружений и устройств на них, а также при переустройстве существующих путей колеи 750 мм и при перешивке путей с другой колеи на колею 750 мм должны применяться следующие нормы увеличения горизонтальных расстояний между осями путей и между осью пути и габаритом приближения строений на перегонах, станциях и раздельных пунктах в кривых частях пути, установленные по ГОСТ-9720-61. Таблица № 2.

К § 17 для колеи 600 мм

Грузы (кроме балласта, выгружаемого для путевых работ) при высоте до 650 мм, должны находиться от наружной грани головки крайнего рельса не ближе 1,3 м, а при большей высоте — не ближе 1,7 м.

К § 21 для колеи 600 мм

При необходимости расположения станций и разъездов на кривых, радиус последних должен быть не менее 200 м.

В исключительных случаях, в особо трудных условиях, с разрешения начальника дороги допускается расположение станций и разъездов на обратных кривых. На участках дороги постройки до 1946 г. впредь до их реконструкции может быть сохранено расположение станций и разъездов на обратных кривых.

Таблица № 2.

Радиус кривой м	Расчетное максимальное возвышение наружного рельса, мм	Увеличение горизонтальных расстояний, мм					
		между осями путей				Между осью пути и габаритом приближения строений	
		при возвышении наружного рельса внешнего пути более возвышения наружного рельса внутреннего пути		во всех остальных случаях			
		на перегонах	на станциях	на перегонах	на станциях	с внутренней стороны кривой	с наружной стороны кривой
1	2	3	4	5	6	7	8
1800	15	55(100)	40(120)	25(70)	15(70)	70(85)	20(45)
1500	20	70(120)	45(140)	30(85)	20(85)	90(100)	25(50)
1200	25	90(150)	55(175)	40(110)	25(110)	110(125)	35(65)
1000	30	105(180)	65(210)	45(130)	30(130)	135(155)	40(80)
900	35	120(200)	70(235)	50(140)	30(140)	155(175)	40(85)
800	40	130(220)	80(260)	50(155)	35(155)	180(195)	45(90)
700	45	145(245)	90(290)	53(175)	35(175)	200(220)	45(100)
600	50	155(280)	100(325)	55(195)	40(195)	225(250)	45(110)
500	50	160(310)	110(355)	60(225)	45(225)	225(265)	50(125)
400	50	165(355)	115(405)	65(275)	50(275)	230(290)	50(150)
350	50	170(390)	120(440)	70(310)	55(310)	230(310)	55(165)
300	50	175(435)	125(490)	75(355)	60(355)	235(330)	60(185)
250	50	180(500)	135(545)	85(420)	70(420)	240(365)	65(215)
200	50	200(595)	150(645)	100(515)	80(515)	245(415)	70(260)
150	50	215(755)	170(805)	115(675)	100(675)	250(500)	80(335)
125	50	235(885)	185(930)	135(805)	120(805)	260(570)	90(400)
100	50	270(1075)	210(1125)	170(995)	145(995)	300(670)	105(490)
80	50	315(1315)	240(1365)	190(1235)	175(1235)	360(795)	120(600)
60	50	370(1635)	295(1765)	245(1635)	225(1635)	380(1010)	150(790)
50	50	410(2035)	335(2085)	285(1955)	270(1955)	400(1075)	175(940)
40	50	470	400	345	330	420	210
30	50	570	500	450	435	460	265
25	50	660	670	535	520	500	315
20	50	780	710	660	640	550	380
15	50	980	910	860	840	640	510

Примечания:

1. Нормы табл. 2 определены из условия обеспечения одинаковой безопасности движения в прямых и кривых участках пути, с учетом следующих типов подвижного состава:

а) основные нормы (указанные без скобок) — по смещениям в кривых принятого за расчетный двухосного вагона с длиной прямоугольной проекции кузова 10 м и расстоянием между осями (базой) 6,66 м при движении с максимальной скоростью до 80 км/час;

б) дополнительные нормы (указанные в скобках) — по смещениям длинномерных грузов и древесины в хлыстах, перевозимых на сцепе двух платформ, наиболее неблагоприятное сочетание выносов для которых получено:

для наружной стороны кривой — при перевозке груза длиной 23 м на сцепе двух платформ, имеющих базу 5,7 и базу тележки 1,15 м;

для внутренней стороны кривой — при перевозке груза длиной 25 м на сцепе двух платформ, имеющих базу 2,3 м и базу тележки 1,15 м (база перевозимого груза 20,14 м); максимальная скорость движения с такими грузами принята равной 75 км/час.

Данные нормы применяются только для линий, предназначенных или подготавливаемых для перевозки длинномерных грузов или древесины в хлыстах.

2. В графе 2 таблицы приведены значения возвышений наружного рельса, определенные только для подсчета норм уширения. Возвышения наружного рельса в условиях эксплуатации могут отличаться от указанных в графе 2 и должны устанавливаться в зависимости от фактических условий эксплуатационной работы.

3. При проектировании сооружений и устройств следует выбирать нормы увеличения горизонтальных расстояний, соответствующую наиболее неблагоприятному случаю, возможному в данной кривой не только в момент постройки, но и в перспективе.

4. При расстоянии между осями путей на перегонах, станциях и раздельных пунктах 4500 мм и более — увеличение их в кривых участках требуется только для линий, предназначаемых для перевозки длинномерных грузов и только на величину разности норм, приведенных для соответствующего радиуса (в скобках и без скобок).

К § 22 для колеи 750 и 600 мм

а) Инструментальная проверка продольного профиля и плана производится один раз в 10 лет по участкам согласно утверждаемому начальником службы пути и кой и проверкой не менее: колеи 750 мм — 150 километров развернутой длины, колеи 600 мм — 50 километров развернутой длины в год;

б) проверка приемо-отправочных путей, на которых производится маневровая работа толкачами, осуществляется силами станции пути один раз в год;

в) съемка и проверка продольных профилей подъездных путей необщего пользования, не состоящих на балансе дороги, производится силами и средствами владельцев подъездных путей не реже одного раза в 10 лет. Проверка выполнения этого требования производится начальниками отделений дороги при заключении и продлении договоров на эксплуатацию этих подъездных путей.

К § 23:

а) для колеи 750 мм

На кривых участках пути радиусом менее 300 метров земляное полотно уширяется с наружной стороны кривой на 0,15 м.

б) для колеи 600 мм

Ширина земляного полотна на прямых участках пути должна быть не менее 3,2 м, а в скальных и дренирующих грунтах — не менее 2,8 м.

На кривых участках пути радиусом менее 300 м земляное полотно уширяется с наружной стороны кривой на 0,1 м.

в) для колеи 750 и 600 мм.

На участках дороги постройки до 1946 г. может быть сохранена впредь до их реконструкции существующая ширина земляного полотна.

К § 24 для колеи 600 мм

Ширина колеи между внутренними гранями головок рельсов на прямых участках пути и на кривых устанавливается в зависимости от радиуса кривой и должна быть:

Радиус кривой в м	Нормальная ширина колеи в мм	Допуски в мм	
		уширение	сужение
а) на деревянных шпалах			
301 и более, а также на прямых участках пути	600	10	2
от 300 м до 201 м	605	4	2
от 200 м до 101 м	610	4	2
100 м и менее	615	4	2
б) на металлических шпалах			
201 м и более, а также на прямых участках пути	600	10	2
200 м и менее	615	4	2

Ширина колеи менее 598 мм и более 619 мм ни в каких случаях не допускается.

К § 25:

а) для колеи 600 мм

Возвышение наружной рельсовой нити не должно превышать 35 мм.

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

б) для колеи 750 и 600 мм

Разрешается на прямых участках пути на всем протяжении каждого из них содержание одной рельсовой нити на 3 мм выше другой.

К § 26 для колеи 750 и 600 мм

Установить особо тщательный надзор за больными и ненадежными местами земляного полотна, перечисленными в технических паспортах дистанций пути, а также за вновь зарегистрированными, но еще не занесенными в технический паспорт, в следующем порядке:

1. Бригадирам пути:

а) в период ливней, во время оттаивания земляного полотна и паводка — 2 раза в день;

б) в дождливые дни — 1 раз в день;

в) в остальное время — в 5 дней один раз.

2. Дорожным мастерам:

а) в период ливней, во время оттаивания земляного полотна и паводка — ежедневно;

б) в остальное время — через каждые 15 дней.

3. Старшим дорожным мастерам проверку производить по графику, утвержденному начальником дистанции пути. В период продолжительных дождей, во время оттаивания земляного полотна и паводка устанавливать постоянный контроль за состоянием земляного полотна через дорожных мастеров и бригадиров пути, а в необходимых случаях выезжать лично.

4. Начальникам дистанций пути или их заместителям: не реже одного раза в месяц проверять лично состояние больных мест земляного полотна, а в дождливое время, во время оттаивания земляного полотна и паводка устанавливать по-

стоянный контроль, с выездом в необходимых случаях на место.

5. Особое внимание при проверке больных и ненадежных мест обращать на кривые участки пути, подходы к мостам, высокие насыпи, косогоры, места разлива и выхода рельсов по изломам.

6. Начальникам дистанций пути, в необходимых случаях, устанавливать круглосуточную охрану и особые меры надзора за больными местами земляного полотна, имеющими осадки и сдвиги пути.

Для контроля за деформацией земляного полотна в необходимых случаях ставятся репера.

7. Перечень больных и ненадежных мест на дистанции пути, требующих тщательного надзора, составляется ежегодно начальником дистанции пути по данным технических паспортов и весеннего осмотра земляного полотна и утверждается начальником службы пути дороги.

8. На все больные и ненадежные места начальники дистанций пути обязаны завести паспорта деформирующего земляного полотна по форме ПУ-9, куда должны заноситься результаты периодических осмотров, произведенных дорожными мастерами, старшими дорожными мастерами, инженерами, начальниками дистанций пути и их заместителями, а также намеченные оздоровительные мероприятия и их выполнение. Один экземпляр паспорта деформирующего земляного полотна выдается местному дорожному мастеру.

9. В больных местах земляного полотна по мере появления просадок и других неисправностей производить выправку плана и профиля пути, для чего всегда иметь на месте необходимый запас свежего песчаного гравийного балласта.

При появлении деформации откосов принимать необходимые меры по скорейшему оздоровлению больных и ненадежных мест земляного полотна.

Все дефекты больных мест земляного полотна, могущие стать препятствием к нормальной эксплуатации и вызывающие ограничения скорости движения поездов, должны устраняться немедленно.

10. При сильных ливнях, создающих угрозу размыва земляного полотна или других повреждений, дорожный мастер дает заявку поездному диспетчеру на выдачу предупреждений на поезда в соответствии с Инструкцией по организации движения поездов по системе поездных приказов.

В остальном руководствоваться действующей Инструкцией по текущему содержанию земляного полотна.

Перечень особо ответственных искусственных сооружений и порядок надзора за ними устанавливается службой пути, зданий и сооружений специальной инструкцией, рассылаемой особо.

К § 29 для колеи 600 мм

Стрелочные переводы должны иметь крестовины следующих марок:

а) на главных и приемо-отправочных путях—не круче 1/7;

б) на прочих путях—не круче 1/5.

К § 30:

а) для колеи 750 мм

Запрещается держать в пути стрелочные переводы, у которых:

1) вертикальный износ рамных рельсов типа Р-18 и легче — более 4 мм на главных, 5 мм — на приемо-отправочных и 6 мм—на прочих станционных путях, а типа тяжелее Р-18—более 6 мм на главных, 7 мм — на приемо-отправочных и 8 мм — на прочих станционных путях;

2) вертикальный износ сердечника крестовины в сечении, где ширина сердечника 30—40 мм, типа Р-18 и легче — более 4 мм на главных и приемо-отправочных путях и 5 мм—на прочих путях, а типа тяжелее Р-18 — более 5 мм на главных и приемо-отправочных путях и 8 мм на прочих станционных путях;

б) для колеи 600 мм

Запрещается держать в пути стрелочные переводы, у которых:

1) вертикальный износ рамных рельсов типа Р-18 и легче— более 3 мм — на главных и приемо-отправочных и 4 мм на прочих станционных путях;

2) вертикальный износ сердечника крестовины в сечении, где ширина сердечника 30 мм, типа Р-18 и легче — более 3 мм на главных и приемо-отправочных и 4 мм на прочих станционных путях;

3) расстояние между рабочим кантом сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 569 мм, расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 538 мм, сумма размеров желобов контррельса и крестовины менее 70 мм.

К §§ 32 и 78 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станциям и стрелочников, контрольными стрелочными замками одной серии оборудуются только стрелочные переводы, расположенные на главных путях. Остальные стрелочные переводы оборудуются однотипными висячими или другими замками, позволяющими запирать стрелку в плюсовом или минусовом положениях.

На станциях колеи 600 мм, где стрелочные переводы по конструктивным условиям не могут быть оборудованы контрольными замками, временно разрешается запирание всех стрелок однотипными висячими замками.

К § 33 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов, не имеющих штата дежурных по станциям и стрелочников, стрелки должны быть оборудованы неосвещаемыми стрелочными указателями.

На станциях колеи 600 мм впредь до замены станин стрелочных переводов разрешается содержать стрелки без стрелочных указателей.

К § 34 для колеи 750 и 600 мм

Содержание стрелочных переводов и стрелочных указателей в чистоте и исправности на станциях, где отсутствует штат стрелочников, возлагается на дорожного мастера. Начальник станции обязан помимо месячных осмотров ежедневно при обходах станции производить осмотр стрелочных переводов, станционных путей и результаты осмотра записывать в «Журнал осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи».

На станциях, где начальник станции не предусмотрен по штату, ежедневный осмотр путей и стрелочных переводов производит бригадир пути.

К § 44 для колеи 750 и 600 мм

Временно, впредь до укладки предохранительных тупиков, разрешить эксплуатацию существующих примыканий ответвлений к главным путям на следующих перегонах и станциях:

№№ п. п.	Наименование отделений дороги	Наименование перегонов примыкания ответвлений	Станция приписки
1.	Рижское	Зонепе—Пале (28 и 29 км)	Пале
		Зонепе—Айнажи	Айнажи
		Валмиера—Яунвале	Валмиера
2.	Елгавское	Силини—Акнисте	Силини
		Силини—Виесите (26 км)	Виесите
		Валдгале—Вандзене	Валдгале
		Дундага—Курчи	Дундага
		Попе—Вентспилс	Вентспилс
		Виесите—Даудзева (29 км)	Даудзева
		Валдемарпилс—Ройупе	Вентспилс
		Дундага—Плинтини	Дундага

Порядок по предупреждению ухода подвижного состава с примыкающих ответвлений на главный путь при временном отсутствии предохранительного тупика устанавливается ТРА станции приписки, утверждаемым начальником отдела движения и грузовой работы.

Перед стрелкой примыкания к главному пути с правой противошерстной стороны и пошерстной стороны ответвлений на расстоянии длины тормозного пути устанавливаются сигнальные знаки с отражателями и надписями «Стрелка примыкания», по типу и размерам сигнального знака «Граница станции».

Кроме этого с правой пошерстной стороны ответвлений на расстоянии 10 м от предельного столбика устанавливается сигнальный знак «Остановка локомотива».

К § 46:

а) для колеи 750 мм

При сплетении путей нормальной и узкой 750 мм колеи предельные столбики устанавливаются на междупутье там, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 3490 мм на расстоянии 2050 мм от оси ширококолейного и 1440 мм от оси узкоколейного пути.

На путях перегрузки грузов с нормальной колеи на узкую и обратно, предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3200 мм на расстоянии 1800 мм от оси ширококолейного и 1400 мм от оси узкоколейного пути.

На кривых участках пути указанные расстояния увеличиваются согласно таблицам к § 16.

б) для колеи 600 мм

Предельные столбики устанавливаются посредине междупутья в том месте, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 2750 мм.

На перегрузочных путях с суженным междупутьем предельные столбики устанавливаются посредине междупутья в том месте, где ширина междупутья достигает величины 2400 мм.

При сплетении путей нормальной и узкой 600 мм колеи предельные столбики устанавливаются на междупутьи там, где расстояние между осями сходящихся путей составляет 3425 мм, на расстоянии 2050 мм от оси ширококолейного и 1375 мм от оси узкоколейного пути.

На путях перегрузки грузов с нормальной колеи на узкую и обратно предельные столбики устанавливаются в том месте, где ширина междупутья достигает 3000 мм, на расстоянии 1800 мм от оси ширококолейного и 1200 мм от оси узкоколейного пути.

На кривых участках пути указанные расстояния увеличиваются согласно таблице к § 16.

К §§ 46 и 151 для колеи 750 мм и 600 мм

На всех станциях, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станции, на расстоянии не ближе 10 метров от первой входной стрелки устанавливаются сигнальные знаки «Граница станции» с установкой на них отражателей по типу, установленному МПС.

К § 50 для колеи 750 мм и 600 мм

ПЕРЕЧЕНЬ

станций, на которых организуются аварийно-полевые команды

№№ п. п.	Наименование отделений дороги	Наименование станций	К какому восстановительному поезду приписаны АПК
1.	Рижское	Валмиера	Рига
2.	Даугавпилсское	Гулбене	Резекне
3.	Елгавское	Виесите	Елгава
	„	Даудзева	„
	„	Мейтене	„
	„	Стенде	„
	„	Дундага	„
	„	Мазирбе	„
	„	Вентспилс	„
	„	Лиепая	Елгава
	„	Алсунга	„

К § 53 для колеи 600 мм

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

Высота от головки рельса до пола платформы должна быть не более 100 мм.

К § 55 для колеи 750 и 600 мм

Установить наличие инструмента и инвентаря, сигналов и материалов на каждом стрелочном посту по следующей норме: ключей гаечных — 2, ключей шурупных — 1, молотков костыльных — 1, ломов железных — 1, кирок — 1, лопат железных — 1, лопат деревянных — 1, грабли железные — 1, скребков железных — 1, щитов переносных красных — 3, фонарей переносных красных на шестах — 3, петард для входных постов — 6, костылей — 6, болтов с гайками — 6, тормозных башмаков — 2, вагонных подкладок — в количестве, предусмотренном ТРА, ведер для хранения смазки — 1, помазок — 1, метел березовых — 1, поясной ремень — 1, плащей брезентовых — 1, чайник — 1, кружка — 1, ящик с песком — 1, ерши для чистки стекол — 1.

На станциях, где отсутствуют стрелочные посты и штат стрелочников, один комплект сигналов, инвентаря и инструмента хранится в станционном помещении.

К § 60 для колеи 750 и 600 мм

Впредь до утверждения МПС для участков узкой колеи, временно установить сигнал разрыва поезда и следующий порядок его применения:

Сигналы разрыва поезда подаются локомотивной и поездной бригадой, а также другими работниками железной дороги следующим порядком: днем попеременно, через короткие промежутки времени, то показывается, то прячется по горизонтальной линии желтый развернутый флаг, а ночью попеременно показывается желтый и прозрачно белый огонь ручного фонаря. Этот сигнал подается как в сторону головы, так и хвоста поезда до тех пор, пока он не будет замечен локомотивной и поездной бригадой и пока машинист локомотива не подаст ответного сигнала свистком локомотива по схеме: один длинный — один короткий — один длинный.

Центральная Научно-технич. б-ка МПС СССР

При разрыве поезда локомотивная и поездная бригады после остановки соединяют обе части.

Машинист должен повторять сигнал разрыва, чтобы обратить внимание работников железной дороги, обязанных принять меры к остановке хвостовой части.

При подходе к станции машинист обязан непрерывно подавать указанный сигнал, чтобы обратить внимание работников станции для принятия ими мер к приему головной части поезда и оторвавшейся хвостовой части на разные пути.

Если соединить поезд не представляется возможным, остающаяся на перегоне хвостовая часть ограждается и поезд выводится по частям.

К § 63 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов, перед сигнальным знаком «Граница станции» устанавливаются оповестительные щиты: первый — на расстоянии тормозного пути плюс 100 метров, второй и третий — через сто метров каждый.

Д § 67 для колеи 750 и 600 мм

На станциях, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станции, входные сигналы не устанавливаются, а имеющиеся входные сигналы считаются недействующими.

Крылья недействующих семафоров опускаются вдоль мачты.

К § 78 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станции и стрелочников, допускается применение стрелочных контрольных замков одной и той-же серии.

Стрелочные контрольные замки стрелок, примыкающих к главным путям, должны допускать извлечение ключей только при запертой стрелке в нормальном положении.

К § 90 для колеи 750 и 600 мм

Работы по переустройству, переносу и замене приборов СЦБ и связи на станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станциям и стрелочников, производятся по приказу поездного диспетчера, передаваемому исполнителю работ и в копии начальнику станции.

По окончании работ исполнитель должен доложить поездному диспетчеру и сделать запись в журнале осмотра этих устройств.

К § 98 для колеи 600 мм

Места производства работ, требующие остановки поездов, при фронте работ менее 200 метров, ограждаются следующим образом:

на расстоянии 50 м от границ ограждаемого участка с обеих сторон устанавливаются переносные красные сигналы. На расстоянии 400 м от этих сигналов укладываются по три петарды, а где имеются спуски 0,006 и круче, петарды укладываются на расстоянии 600 м, и на расстоянии 100 м от первой ближайшей к месту работ петарды в направлении от места работ, устанавливаются 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 места работ.

Переносные красные сигналы должны находиться под наблюдением руководителя работ.

При производстве работ развернутым фронтом (более 200 м) руководствоваться ПТЭ узкой колеи.

К § 109 для колеи 750 и 600 мм

Подвижной состав не должен выступать ни в груженом, ни в порожнем состоянии за пределы габарита подвижного состава:

для колеи 750 мм — ГОСТ-9720-61;
для колеи 600 мм — ГВ-600.

Наименьшее расстояние от низа частей подвижного состава, находящегося в эксплуатации, до уровня головок рельсов должно быть не менее:

для колеи 750 мм — 70 мм,
для колеи 600 мм — 50 мм.

К § 115 для колеи 750 и 600 мм

Запрещается подкатывать под подвижной состав колесные пары, изготовленные и сформированные до 1951 г. и не имеющие установленных клейм формирования и маркировки.

К § 116 для колеи 750 мм

Предельный вертикальный подрез гребня колесных пар не допускается более 15 мм, измеряемый специальным шаблоном утвержденного МПС образца.

К § 116 для колеи 600 мм

Расстояние между внутренними гранями бандажей или ободов колес должно быть для стальных колесных пар 545 мм, с отклонением не более 2 мм в ту или другую сторону.

Запрещается выпускать под поезда локомотивы, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей колесных пар:

а) толщина гребней бандажей паровозов серий МЛ, К-2 и К-4, менее 12 мм или более 20 мм для первой и четвертой колесной пары и менее 12 мм или более 14 мм второй и третьей колесной пары при измерении на расстоянии 12 мм от вершины гребня;

б) предельный вертикальный подрез гребня бандажа более 12 мм, измеряемый специальным шаблоном утвержденного образца, или остроконечный накат гребня бандажа.

Запрещается ставить в поезда вагоны колеи 600 мм, у которых имеется хотя бы одна из следующих неисправностей колесных пар:

а) толщина гребня, измеренная на расстоянии 12 мм от его вершины:

у стальных колес более 20 мм

или менее 12 мм.

Для стальных колес с шириной бандажа или обода колес от 90 до 100 мм толщина гребня должна быть не менее 17 мм;

б) предельный вертикальный подрез гребня более 12 мм, измеряемый специальным шаблоном утвержденного МПС образца;

в) толщина бандажа или обода цельнокатанного колеса по кругу катания менее 12 мм у пассажирских и грузовых

вагонов. В остальном следует руководствоваться § 116 ПТЭ колеи 750 мм.

К § 128 колеи 750 мм

Во избежание саморасцепа стяжки к последней прикрепляется серьга с грузом весом около 4,5 кг.

К §§ 129—130 для колеи 750 и 600 мм

Установить высоту оси буфера или упряжной тяги над уровнем головок рельсов: у грузовых и пассажирских вагонов:

для колеи 750 мм — наибольшую 660 мм и наименьшую — 510 мм;

для колеи 600 мм — наибольшую 375 мм и наименьшую — 260 мм.

У локомотивов и тендеров:

для колеи 750 мм — наибольшую — 640 мм, наименьшую — 550 мм;

для колеи 600 мм — наибольшую — 350 мм, наименьшую — 270 мм.

Разница по высоте между продольными осями соприкасающихся буферов в поезде допускается не более 75 мм. Зазор между буферами должен оставаться не менее 25 мм.

К § 131 для колеи 750 и 600 мм

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

а) неисправность колесной пары, требующая ее 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 и 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 обрешеткой 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, выпасть 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 тормозного оборудования, детали рычажной передачи, предохранительные устройства, тормоза и др.;

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

у) неисправность крана экстренного торможения на тормозной площадке или внутри вагона (для колеи 750 мм);

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 вагонов;

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

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

д) неисправности крыш или приборов вентиляции, вследствии которой возможно проникновение влаги внутрь вагона;

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

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.

К §§ 136 и 206

Обслуживание поездов производится:

для колеи 750 мм — пассажирских, грузо-пассажирских и прямых грузовых поездов при оборудовании вагонов автотормозами поездной бригадой в составе одного человека (главного кондуктора); грузовых поездов с работой на участке — поездной бригадой в составе двух человек (главного и старшего кондуктора).

Для колеи 750 и 600 мм — при отсутствии автотормозов поездная бригада устанавливается в составе одного человека (главного кондуктора).

На отдельных участках, имеющих неблагоприятный профиль пути, приказом начальника отделения дороги может быть установлено обслуживание поезда кондукторской бригадой в составе двух человек (главного и старшего кондуктора). Грузовые поезда с работой на участке обслуживаются поездной бригадой в составе двух человек (главного и старшего кондуктора). Пассажирские и грузопассажирские поезда, кроме поездных бригад, обслуживаются проводниками, а при необходимости — монтерами по электроосвещению.

На участках с незначительным пассажиропотоком обязанности проводников могут быть возложены на кондукторскую бригаду. Перечень таких участков и поездов устанавливается начальником отделения дороги.

Локомотивная бригада, в том числе и моторвагонный подвижной состав, для всех поездов устанавливаются в составе двух человек (машинист и помощник).

К § 141 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих пунктов технического осмотра вагонов, при прицепке вагонов к поезду ответственность за техническое состояние вагонов возлагается на кондукторскую бри-

гаду, а в пути следования поездов также и на локомотивную бригаду.

В случаях обнаружения неисправностей вагонов, угрожающих безопасности движения поезда, работники этих бригад обязаны принимать меры к немедленной остановке поезда и устранению неисправностей:

В случае невоможности устранения неисправности силами бригад, вагон от поезда отцепляется, о чем сообщается поездному диспетчеру, а последний ставит в известность пункт технического осмотра.

Главные кондукторы, обслуживающие поезда, должны быть обучены вагонному делу и подвергнуты испытанию установленным порядком.

К § 146 для колеи 600 мм

На участках колеи 600 мм назначение и отмена пассажирских поездов производятся начальником отделения дороги, а грузовых — старшим диспетчером участка.

К § 158 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штатов дежурных по станции и стрелочников, нормальное положение для всех стрелок, расположенных на главном пути, по главному пути. Нормальное положение для всех остальных стрелочных переводов устанавливается согласно ПТЭ и ТРА станций.

К § 162 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штатов дежурных по станции и стрелочников ключи от стрелок хранятся у поездного диспетчера или нарядчика кондукторских бригад и по одному комплекту ключей хранится у начальника станции. Ключи от запертых стрелок, входящих в маршрут приема или отправления поезда, на таких станциях хранятся у главного кондуктора.

К § 163 для колеи 750 и 600 мм

Перечень станций и путей, не обслуживаемых стрелочниками, на которых при маневровых передвижениях допускается перевод стрелок составительскими и поездными бригадами, дежурным по станции, начальником станции, устанавливается начальником отделения дороги.

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата стрелочников, перевод стрелок осуществляется поездными бригадами в соответствии с инструкцией по движению поездов по системе поездных приказов.

К § 165 для колеи 750 и 600 мм

На участках, работающих по системе поездных приказов, где отсутствует штат дежурных по станции и стрелочников, обо всех неисправностях стрелочных переводов, угрожающих безопасности движения поездов, главный кондуктор обязан немедленно поставить в известность дежурного поездного диспетчера и начальника станции, который делает запись в «Журнале осмотра станционных путей, стрелочных переводов и устройств СЦБ и связи». При отсутствии начальника станции эта запись должна быть сделана главным кондуктором.

После ремонта стрелочного перевода начальник станции должен убедиться в том, что стрелочный перевод отремонтирован и находится в исправном состоянии. Работник, производивший ремонт стрелочного перевода, должен сделать соответствующую отметку в «Журнале осмотра».

К § 167 для колеи 750 и 600 мм

Содержание стрелочных переводов и уход за ними на станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата стрелочников, возлагаются на работников дистанции пути, а обслуживание стрелок при приеме, отправлении поездов и производстве маневровых работ — на кондукторскую бригаду.

К § 168 для колеи 750 и 600 мм

Маневры на станциях участка, где движение поездов осуществляется по системе поездных приказов, производятся по распоряжению только дежурного поездного диспетчера или другого работника, являющегося единственным распорядителем приема, отправления или проследования поездов по станциям и перегонам.

Распределение обязанностей между указанными работниками по распоряжению маневрами устанавливается Инструк-

цией о порядке движения поездов по системе поездных приказов и указывается в техническо-распорядительном акте станции.

К § 170 для колеи 600 мм

На участках колеи 600 мм запрещается при маневрах двигаться со скоростью более:

а) 10 км в час — при передвижениях локомотива с вагонами, прицепленными сзади, по свободным путям;

б) 5 км в час — при движении вагонами вперед по свободным путям и при движении по стрелочным переводам на боковые пути, независимо от того, с какой стороны находится локомотив, а также при маневрах с вагонами, занятыми людьми, загруженными разрядными грузами, сжатыми и сжиженными газами и другими опасными грузами, по перечню МПС, и негабаритными грузами 1 и 2 степени;

в) 3 км в час — при подходе локомотивов (одиноких или с вагонами) к вагонам и при передвижении подвижного состава по вагонным весам. Прицепку производить только при полной остановке локомотива.

К § 171 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станциям и стрелочников, маневры на главных путях или с пересечением их с выездом за выходные стрелки и за сигнальный знак «Граница станции» осуществляются по распоряжению главного кондуктора поезда, при наличии приказа поездного диспетчера на дальнейшее следование или на производство маневров без выдачи машинисту разрешения на занятие перегона.

Ответственность за обеспечение безопасности движения при этом возлагается на главного кондуктора.

К § 175 для колеи 750 и 600 мм

Производство маневров на станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станции и стрелочников, осуществляется кондукторской бригадой под руководством главного кондуктора.

К § 178 для колеи 750 и 600 мм

Отправление поездов с уменьшенным весом против норм, установленных действующим графиком, допускается в исключительных случаях по разрешению начальника отделения дороги, переданному диспетчерским приказом.

При сильных морозах и метелях разрешить начальникам отделений дороги уменьшать установленные нормы грузовых поездов: при морозах от 15 до 25 град. — не более 10%, а при морозах ниже 25 град. — не более 15%.

Не считаются неполновесными поездами:

а) сборные поезда;

б) составы в порожнем состоянии, возвращающиеся после выгрузки или следующие под погрузку.

Примечание: Вес тары и длина подвижного состава для колеи 750 и 600 мм, указаны в таблицах №№ 6 и 7 к §§ 192, 198, 199 и 202.

Порядок формирования, пропуска по станциям и следования по перегонам длинносоставных поездов

Длинносоставным считается поезд, длина которого превышает норму, установленную графиком движения поездов. Отправление длинносоставного поезда допускается, как исключение, при строгом соблюдении настоящей инструкции.

1. Максимальная длина длинносоставного поезда в метрах по участкам отделений дороги устанавливается следующая:

№№ п. п.	Наименование отделений	Наименование участков	Максимально-допуск. длина поезда в м
1.	Рижское	Валмиера—Айнажи	210
		Валмиера—Смилтене	210
		Пале—Стайцеле	210
2.	Даугавпилсское	Апе—Гулбене	100
		Сита—Бурзава	140
3.	Елгавское	Лиепая—Айзпуте	320
		Алсунга—Кулдига	190
		Дундага—Мазирбе	100
		Дундага—Вентспилс	175
		Стенде—Дундага	100
		Валдгале—Ройупе	105
		Валдгале—Мерсрагс	140
		Мейтене—Бауска	180
		Силини—Виесите	160
		Даудзева—Виесите	130
		Силини—Гейданы	80

2. Отправление длинносоставного поезда допускается с разрешения старшего диспетчера, переданного приказом поездного диспетчера станциям участка и главным кондукторам, с указанием длины поезда в метрах и расписания его следования по участку.

3. Пропуск длинносоставного поезда по станции должен производиться под личным контролем главного кондуктора поезда, находящегося на станции при скрещении или обгоне, а там, где имеются дежурные по станции, — последние обязаны обеспечить безопасный пропуск через станцию длинносоставного поезда.

4. Расписание следования длинносоставного поезда на участке должно быть составлено так, чтобы при скрещении грузовые поезда нормальной длины прибывали на станцию заблаговременно, а длинносоставный поезд пропускался без задержки.

За установку поезда нормальной длины в границах предельных столбиков отвечает главный кондуктор этого поезда. При обгоне и скрещении с поездами старшей очередности или внеочередными до пропуска поезда старшей очередности, длинносоставные поезда разделяются на две части и каждая часть поезда устанавливается на отдельном пути. Ответственным за маневры с длинносоставным поездом, установку отцепленной части состава в границах предельных столбиков, правильность закрепления ее возлагается на главного кондуктора, сопровождающего длинносоставный поезд, а там, где имеются дежурные по станции — и на последних.

5. Одновременное нахождение длинносоставных поездов на участке разрешается только во одном направлении.

Дежурный по станции или главный кондуктор при запросе разрешения на отправление длинносоставного поезда должен указать его длину в метрах.

6. Старшие диспетчеры и, в первую очередь, дежурные поездные диспетчеры, должны вести особое наблюдение за обгоном и скрещением длинносоставных поездов с другими поездами и расчетливо выбирать станции скрещения и обгона, не допуская одновременных подходов их к станциям.

7. Во избежание ухудшения видимости хвостовых сигналов, в длинносоставных поездах запрещается постановка вагонов за хвостовым тормозным вагоном.

8. Постановка вагонов с людьми и разрядными грузами в длинносоставные поезда запрещается.

9. При перерыве основных средств сношений при движении поездов, а также во время туманов, метелей отправление длинносоставных поездов не разрешается.

10. Стоянки длинносоставных поездов на промежуточных станциях для набора воды и чистки топки должны быть минимальными, при этом, если хвост длинносоставного поезда находится за предельным столбиком, поезд должен быть огражден согласно инструкции по сигнализации.

11. При одновременном подходе поездов к станции длинносоставный поезд останавливается у входного сигнала, а там где их нет, у сигнального знака «Граница станции» и ожидает прибытия на станцию поезда нормальной длины.

12. На участках, работающих по системе поездных приказов, где отсутствует штат дежурных по станции, длинносоставные поезда пропускаются по станциям и перегонам согласно настоящим правилам.

Обязанности дежурного по станции выполняются главным кондуктором поезда, ранее прибывшего на станцию для обгона или скрещения.

К § 179 для колеи 750 мм

Запрещается ставить в поезда вагоны постройки Алтайского завода с тормозными площадками, обращенными друг к другу, а также к цельнометаллическому пассажирскому вагону.

К § 181 для колеи 750 мм

На участках, где никакие другие поезда кроме грузо-пассажирских не обращаются, разрешить перевозку в грузо-пассажирских поездах вагонов с опасными грузами (кроме разрядных), с оформлением в каждом отдельном случае приказом начальника отделения дороги.

Перевозка разрядных грузов в грузо-пассажирских поездах запрещается.

При постановке в грузо-пассажирские поезда вагонов с опасными грузами, последние должны иметь прикрытие от ведущего паровоза не менее 12 осей, от ведущего тепловоза не менее 8 осей, в хвосте поезда не менее 4-х осей и от вагонов, занятых людьми — не менее 12 осей. В качестве прикрытия могут быть поставлены вагоны, загруженные неопасными и нелегкогорючими грузами или порожние вагоны.

При отправлении грузо-пассажирского поезда, в составе которого имеются вагоны с опасными грузами, поездной дис-

петчер приказом уведомляет об этом станции следования и главных кондукторов. Дежурный по станции и главный кондуктор при запросе пути к номеру поезда добавляют слова «С опасным грузом».

Пропуск грузо-пассажирских поездов с опасными грузами осуществляется под личным контролем начальника станции.

На участках колеи 600 мм запрещается постановка в грузо-пассажирские поезда вагонов, загруженных опасными и разрядными грузами.

К § 181 для колеи 750 и 600 мм

Порядок размещения в поездах вагонов с негабаритными грузами, а также специального подвижного состава установлен «Инструкцией по погрузке и перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на узкоколейных участках Латвийской жел. дороги».

К § 181

а) для колеи 750 мм

В грузопассажирских поездах как правило вагоны пассажирского парка ставить в головной части поезда, как исключение разрешается в грузопассажирских поездах, следующих на автоматическом торможении, людские вагоны пассажирского парка ставить одной группой вслед за грузовыми груженными вагонами.

Порожние вагоны, имеющие тару 8 тонн и более, ставятся в группу груженных вагонов последними, все остальные порожние вагоны ставятся вслед за пассажирскими вагонами.

Пассажирские вагоны должны быть отделены прикрытием от локомотива, от хвоста, а также и от груза, погруженного на открытом подвижном составе, 4-мя осями вагонов, не занятых людьми.

Запрещается ставить в голову грузопассажирского поезда открытый подвижной состав, загруженный пыльными грузами; углем, минеральным удобрением и другими;

б) для колеи 600 мм

В грузопассажирских поездах людские вагоны пассажирского парка ставятся в головной части поезда, причем они должны быть отделены прикрытием от паровоза, от хвоста, а также и от груза, погруженного на открытом подвижном составе, 4-мя осями вагонов, не занятых людьми.

Запрещается за вагонами пассажирского парка, занятых людьми, ставить грузовые груженые вагоны, загруженные грузами 1,5 тонн и более.

К § 182 для колеи 600 мм

В пассажирских поездах, обращающихся на участках колеи 600 мм, из-за особой конструкции пассажирских вагонов, крайние торцевые двери этих вагонов могут быть не запертыи.

К § 185 для колеи 750 и 600 мм

При формировании грузовых поездов, следующих на автоматическом торможении, тяжеловесные груженые вагоны, тара которых 8 и более тонн, ставятся в состав поезда вслед за локомотивом, а остальные груженные и порожние вагоны ставятся в состав поезда без подборки их по весу.

При формировании грузовых поездов из груженых и порожних вагонов на смешанном и ручном торможении устанавливается следующий порядок их размещения:

а) тяжеловесные груженые вагоны, тара которых 8,8 и более тонн, ставятся вслед за локомотивом;

б) четырехосные груженые вагоны подъемной силы 8 и более тонн и порожние вагоны с тарой 8 и более тонн, ставятся в головную часть поезда вслед за тяжеловесными вагонами без подборки их по весу;

в) четырехосные порожние вагоны, имеющие тару менее 8 тонн, ставятся в хвосте поезда вслед за вагонами, указанными в пункте «б».

За последним хвостовым тормозным вагоном разрешается постановка не более 4-х осей вагонов с исправными ходовыми частями, но негодных для следования в середине поезда.

Примечание: Как исключение, для обеспечения тормозного нажатия разрешить постановку в качестве хвостовых вагонов в грузовые поезда порожних или груженых вагонов общим весом до 15 тонн брутто.

7. По колее 600 мм груженые лесовозные тележки ставятся вслед за груженными вагонами перед порожними вагонами.

При формировании поездов из одних груженых лесовозных тележек, в хвосте поезда должны находиться не более двух других вагонов для нахождения старшего кондуктора и обеспечения тормозного нажатия.

К § 187 для колеи 750 и 600 мм

Установить максимальную допускаемую скорость движения поездов, сформированных из лесовозных тележек, снабженных турникетами:

а) для колеи 750 мм — по перегонам 25 км/час,
по стрелкам — не свыше 10 км/час;

б) для колеи 600 мм — по перегонам 15 км/час,
по стрелкам — не свыше 10 км/час.

К § 188 для колеи 750 и 600 мм

Для перевозки людей подаются технически исправные, продезинфицированные, промытые, грузовые вагоны.

Оборудование вагонов производится по-дневному. Запрещается подавать для людских перевозок вагоны из-под выгрузки живности, сырых животных продуктов, кислот, ядовитых и отравляющих веществ.

Постановка в грузовые поезда вагонов пассажирского и грузового парка, занятых людьми, производится по разрешению начальника отдела движения и грузовой работы, переданному диспетчерским приказом.

Перед отправлением со станции поезда, в составе которого имеются вагоны с людьми, дежурный поездной диспетчер обязан оповестить все станции и главных кондукторов на участке, по которому следует поезд.

Ответственность за правильное размещение людских вагонов в поездах на станциях формирования возлагается на дежурных по станциям и на станциях прицепки групп вагонов — на дежурных по станциям и главных кондукторов.

К §§ 192, 198, 199, 200, 202 для участков колеи 750 мм

1. Количество тормозов в каждом поезде должно соответствовать весу поезда и скорости, принятым на данном участке, руководящему спуску участка и должно обеспечить потребные единые нормы и определяется по таблицам №№ 1, 2, 3.

2. Величины расчетных нажатий тормозных колодок вагонов и локомотивов указаны в таблицах № 4 и 5, а наличие тормозных осей и веса локомотивов в таблице № 6.

3. Руководящий спуск указан в таблице № 8, скорости движения поездов устанавливаются приказом начальника дороги при составлении графиков движения поездов.

4. При подсчете тормозов в поезде, следующем на полном автоматическом торможении, вес локомотива прибавляется к весу поезда, но автотормоза локомотива не учитываются.

5. При подсчете тормозов в поезде, следующем на ручном или смешанном торможении, вес локомотива прибавляется к весу поезда и учитываются его тормоза.

6. Для удержания грузового поезда на месте после его остановки на перегоне в случае порчи автотормозов в пути поезд обеспечивается ручными тормозами в количестве 4 тонны на каждые 100 тонн веса поезда независимо от уклона.

7. При переходе вследствие порчи автотормозов в пути на ручное торможение грузовой поезд может продолжать движение лишь при условии, если имеющееся в поезде количество действующих ручных тормозов вагонов и действующих ручных тормозов локомотивов, расчитанное по таблице № 3, обеспечивает его следование со скоростью 20 км/час.

8. В случае порчи автотормозов пассажирский поезд следует дальше на ручных тормозах со скоростью, определяемой по таблице № 3, в зависимости от наличия числа действующих ручных тормозов.

9. При определении веса и длины поезда, вес тары и длина подвижного состава подсчитывается по таблице № 7. Вес груза берется из грузовых документов.

10. После полной пробы автоматических тормозов, а при следовании поезда на ручном или смешанном торможении после проверки действия автоматических и ручных тормозов осмотрщик вагонов, а там, где его нет, главный кондуктор вручает машинисту ведущего локомотива справку о тормозах (форма в приложении № 1) об исправном действии тормозов, имеющемся в составе тормозном нажатии, и о количестве действующих ручных тормозов, обслуживаемых тормозильщиками.

11. Для сокращения времени подсчета тормозного нажатия в поезде рекомендуется пользоваться вспомогательной таблицей (Приложение № 2).

Порядок размещения и включения тормозов в поездах колеи 750 мм

1. В грузовых поездах допускается совместное применение тормозов грузового и пассажирского типов, причем тормоза преобладающего типа для данного поезда включаются без ограничения.

Тормоза остальных вагонов могут включаться в количестве не более половины от общего числа осей (пролетных и тормозных) этой группы.

2. Включение автотормозов грузового типа, не имеющих пассажирского режима торможения, в пассажирские поезда не допускается; воздухопроводы же служат только как пролетные трубки.

3. Автоматические тормоза действующих локомотивов и тендеров включаются в автотормозную сеть как при одиночной, так и при двойной тяге.

4. В грузовых поездах автотормозные вагоны должны размещаться так, чтобы количество вагонов с пролетными трубками в одной группе состава составляло не более 8 осей и в хвосте поезда перед последним автотормозным вагоном не более 4-х осей.

Последним в поезде должен быть тормозной вагон со сквозной тормозной площадкой, обращенной в сторону, обратную направлению движения и оборудованной краном экстренного торможения.

5. При размещении вагонов с ручными тормозами в грузовых поездах, следующих на смешанном или сплошном автоматическом торможении, в первой (по числу осей) половине поезда должно быть поставлено не менее одного, а во второй половине — не менее двух вагонов со сквозными тормозными площадками.

6. При смешанном торможении автотормозные вагоны ставятся вслед за локомотивом одной группой, допускается постановка между ними вагонов с пролетными трубками не более 8 осей в одной группе.

7. При загрузке вагона на ось 3 тонны и более воздухораспределитель переводится на груженый режим.

В соответствии с распоряжением МПС № М-3029 от 9.II-61 г. устанавливается:

А. Следующий порядок включения автотормозов на соответствующий режим торможения:

а) на станциях, где имеются осмотрщики вагонов, постановка тормозов на соответствующий режим торможения производится работниками вагонного хозяйства;

б) на промежуточных станциях при прицепке вагонов к поездам, где нет осмотрщиков вагонов, постановка автотормозов на соответствующий режим торможения производится работниками станции, локомотивной или поездной бригадой, обслуживающей поезд.

Порядок постановки автотормозов на соответствующий режим торможения в зависимости от местных условий, устанавливается начальником отделения дороги;

в) в поездах, к которым прицеплялись вагоны на промежуточных станциях, по прибытию на первый пункт технического осмотра производится проверка правильности включения тормозов на соответствующий режим.

Б. Следующий порядок уведомления о загрузке крытых вагонов, а также платформ, груженых контейнерами, работников, связанных с переключением тормозов на соответствующий режим:

а) при погрузке крытых вагонов весовщики, а где нет весовщиков, то соответствующий станционный работник, производивший погрузку обязан, наносить мелом надпись на боковой стене вагона в месте для меловых надписей и ярлыков, дату погрузки и вес груза, например «21. 2—20 тн»;

б) при погрузке платформ контейнерами и легковесными грузами весовщик или соответствующий станционный работник обязан наносить также меловые надписи о погрузке платформ на среднюю часть продольного бокового борта;

в) работники техконторы при меловой разметке наносят указанные меловые надписи по загрузке вагона на всех крытых вагонах и платформах, груженых контейнерами и легковесными грузами, во всех составах, сформированных из транзитных вагонов.

Порядок пользования автотормозами

1. На тепловозе ТУ-2 кран двойной тяги и комбинированный кран в задней по ходу в кабине должны быть перекрыты, а ручка крана вспомогательного тормоза должна находиться в положении перекрыши и разобщительный кран должен быть перекрыт.

2. При следовании поезда на смешанном торможении, во избежание возможных случаев разрыва поездов и выдавливания вагонов, пользование тормозами должно быть исключительно четким.

При нормальном ведении поезда (при отсутствии препятствий, требующих экстренной остановки) пользование только одними автоматическими тормозами запрещается. В этом случае требуется согласованное действие автоматических и ручных тормозов.

При торможении надо вначале дать три длинных свистка для приведения в действие ручных тормозов поезда и одновременно притормозить вспомогательным тормозом локомотива, а при отсутствии его применить ручной тормоз. После этого приводятся в действие автоматические тормоза поезда.

Для отпуска тормозов в пути следования необходимо вначале дать два длинных свистка об отпуске ручных тормозов хвостовой части поезда, а затем отпустить автоматические тормоза головной части и в последнюю очередь медленно отпустить вспомогательный или ручной тормоз локомотива.

НОРМАТИВЫ

по автоматическим и ручным тормозам для колеи 750 мм

1. Расчетный тормозной путь (наибольшее расстояние от начала торможения до полной остановки, которое на руководящем спуске проходит поезд, следующий до начала торможения с максимальной скоростью) для грузовых и грузо-пассажирских поездов, следующих на автоматическом, смешанном и ручном торможении, устанавливается 800 метров, а для пассажирских поездов, следующих на автоматическом торможении — 600 метров.

2. а) единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 т. веса состава грузового поезда ,следующего на автоматическом торможении — 18 тонн;

б) единое наименьшее тормозное нажатие на каждые 100 тонн веса состава грузового поезда, следующего на ручном торможении — 8 тонн.

3. Единое тормозное нажатие на каждые 100 т. веса пассажирского поезда (включая вес локомотива и тендера, но не учитывая их тормозов) — 21 тонна.

4. а) Максимальная скорость движения грузовых и пассажирских поездов, следующих на автоматическом торможении —50 км/час;

б) максимальная скорость грузового и грузо-пассажирского поездов, следующих на ручном или смешанном торможении — 30 км/час.

5. Наибольший руководящий спуск, на котором допускается движение поездов с установленными вышеуказанными максимальными скоростями, — 0,010.

6. На участках пути со спуском круче 0,010 поездам, следующим на автоматическом тороможении, устанавливается максимальная скорость — 30 км/час.

По этим же участкам пути, для поездов, следующих на ручном торможении, максимальная скорость устанавливается — 15 км/час.

7. Для пассажирских поездов, сформированных из вагонов старой постройки, сборных, передаточных, хозяйственных и грузовых поездов при включении в них вагонов с разрядными грузами или специального подвижного состава с пролетными трубами, когда указанные выше единые тормозные нажатия не могут быть обеспечены, максимальная скорость движения определяется по таблицам 1, 2, 3.

ТАБЛИЦА № 1

потребное тормозное нажатие для пассажирских поездов, следующих на автоматических тормозах (расчетный тормозной путь 600 м)

Уклон в тысячных	При наибольшей скорости движения поезда в километрах в час							
	15	20	25	30	35	40	45	50
	На каждые 100 тонн веса поезда (включая вес локомотива и тендера, но не учитывая их тормоза) требуется следующее количество тонн тормозного нажатия							
0	2	2	2	3	3	5	8	11
1	2	2	2	4	4	6	9	12
2	2	2	2	4	5	7	9	12
3	2	2	3	5	6	8	10	14
4	2	3	3	5	6	9	11	15
5	2	3	4	6	7	10	12	16
6	3	4	5	6	8	10	13	17
7	4	4	5	7	9	11	14	18
8	4	5	6	8	11	12	15	19
9	5	5	7	8	10	12	16	20
10	5	6	7	9	11	14	17	21

ТАБЛИЦА № 2

потребное тормозное нажатие для грузовых поездов, следующих на автоматических тормозах (расчетный тормозной путь 800 м)

Уклон в тысячных	При наибольшей скорости движения поезда в километрах в час							
	15	20	25	30	35	40	45	50
	На каждые 100 тонн веса поезда (включая вес локомотива и тендера, не учитывая их тормоза) требуется следующее количество тонн нажатия тормозных колодок							
0	2	2	2	2	2	3	5	8
1	2	2	2	2	3	4	6	9
2	2	2	2	2	3	5	7	10
3	2	2	2	3	4	6	8	11
4	2	2	3	4	5	6	8	12
5	2	3	3	4	6	7	10	13
6	3	3	4	5	7	8	11	14
7	3	4	5	6	7	9	12	15
8	4	4	5	7	8	10	12	16
9	5	5	6	7	9	11	14	17
10	5	6	7	8	10	12	15	18

ТАБЛИЦА № 3

потребное тормозное нажатие на каждые 100 тонн веса для грузовых, грузо-пассажирских и пассажирских поездов, следующих на ручном и смешанном торможении (расчетный тормозной путь 800 м)

Уклон в тысячных	При наибольшей скорости движения поезда в километрах в час							
	15	20	25	30	35	40	45	50
	На каждые 100 тонн веса поезда (включая вес локомотива и учитывая их тормоза) требуется следующее количество тонн нажатия тормозных колодок							
0	2	2	2	4	3	4	7	11
1	2	2	2	3	4	5	8	12
2	2	2	2	3	4	6	8	13
3	2	2	3	4	5	6	9	13
4	2	3	3	5	5	7	10	14
5	3	3	4	5	5	7	10	15
6	3	3	4	6	6	7	11	15
7	3	4	5	7	7	8	12	16
8	4	4	6	7	7	8	12	16
9	4	5	6	8	8	9	13	17
10	5	6	7	8	9	10	13	18

ТАБЛИЦА № 4

величины расчетных нажатий тормозных колодок на ось пассажирских и грузовых вагонов

№№ п.п.	Тип вагонов	Величины нажатия тормозных колодок на ось (в тон.)		
		при автоматическом торможении		при ручном торможении
		на груженном режимо	на порожнем режиме	
1.	Цельнометаллические пассажирские вагоны	4	—	2
2.	Остальные пассажирские вагоны	2,5	—	1,5
3.	Цельнометаллические багажные вагоны	—	1,5	1,5
	Грузовые вагоны:			
4.	Крытые подъемной силы 20—16,5 т	2,2	1,5	1,5
5.	Полувагоны подъемной силы 20 т	2,2	1,1	1,5
6.	Платформы подъемной силы 20 т	2,4	1,2	—
7.	Цистерны подъемной силы 18 т	2	1,0	—
8.	Изотермические подъемной силы 15 т	3	1,5	1,5
9.	Грузовые вагоны подъемной силы свыше 9 тонн	—	—	1,5
10.	Грузовые вагоны с общим весом (брутто) от 5 до 9 т	—	—	1,0
11.	Грузовые вагоны с общим весом (брутто) 5 тонн и менее	—	—	0,75
12.	Пассажирские и грузовые вагоны колеи 600 мм	—	—	0,6

ТАБЛИЦА № 5

величины расчетных нажатий тормозных колодок на ось локомотивов и тендеров

№№ п.п.	Тип и серия локомотивов	Величина нажатия тормозных колодок на ось (в тоннах)	
		автоматического торможения	ручного торможения
1.	Тепловозы ТУ-2	4,5	4,5
2.	Паровозы:		
	Рп	3,8	—
	Гр	2,5	—
	Кч-4	2,0	—
	Пп	—	—
3.	Тендеры паровозов:		
	Рп	3,8	3,0
	Гр	—	2,0
	Кч-4	—	2,0
	Пп	—	2,0
4.	К-2, К-4 Мл — для колеи 600 мм	—	0,67

ТАБЛИЦА № 6

фактического числа тормозных осей, веса и длины локомотивов

№№ п.п.	Тип и серия локомотивов	Количество тормозных осей		Учетный вес локомотивов (для паровозов совместно с тендером) в тоннах		Длина локомотива и тендеров в метрах
		автоматических	ручных	расчетный	в порожнем состоянии	
1.	Тепловозы ТУ-2	4	4	32	31	10,7
2.	Паровозы:					
	Рп	3	—	54	32	9,2
	Гр	4	—	40	30	9,0
	Кч-4, КВ	4	—	28	19	8,0
	Пп	—	—	35	28	8,0
3.	Тендеры:					
	Рп	3	3	—	—	5,6
	Гр	—	3	—	—	5,5
	Кч-4	—	3	—	—	5,5
	Пп	—	2	—	—	5,5
4.	Мл, К-2, К-4 для колеи 600 мм	нет	2	12	—	7

ТАБЛИЦА № 7

веса тары и длины подвижного состава (для определения веса и длины поезда)

№№ п.п.	Род подвижного состава	Вес тары подвижного состава в тоннах	Длина подвижного состава в метрах
	1. Грузовые вагоны		
1.	20-ти тонн. крытые	9,2	10,6
2.	16,5 тонн. крытые	8,8	10,6
3.	20-ти тонн. полувагоны	8,0	7,9
4.	20-ти тонн. платформы	7,6	10,6
5.	18-ти тонн. цистерны	8,8	11,2
6.	15-ти тонн. изотермические	13,6	11,2
7.	Все старотипные грузовые вагоны	8,0	7,5
8.	Все прочие специальные вагоны	По весу, указанному на швеллерах	
	2. Пассажирские вагоны		
1.	Цельнометаллические пассажирские вагоны	19,2	14,9
2.	Старотипные пассажирские вагоны	16,0	12,1
3.	Старотипные почтовые и багажные, а также временно приспособленные для людских перевозок	6,8	12,1
4.	Цельнометаллические багажные вагоны	14,0	11,2

Для вагонов колеи 600 мм длину всех грузовых и пассажирских вагонов принять равной 7 метров.

Груженые лесовозные тележки — соответствуют длине груза с добавлением 1 метра (по 0,5 метра на каждую выступающую из-под груза часть тележки).

Две порожние лесовозные тележки равны по длине 3,5 метра.

Примечание: Тару вагонов грузового парка колеи 600 мм подсчитывать по надписям на швеллерном брусе.

К § 194 для колеи 600 мм

Во все грузовые и грузо-пассажирские поезда, следующие на ручном торможении, должен быть поставлен во второй половине поезда пассажирский вагон, оборудованный 2-х сторонними ручными тормозами. Вагоны, расположенные по обе стороны от пассажирского вагона, должны быть обращены к нему тормозными площадками.

К № 198 для колеи 600 мм

Расчетный тормозной путь устанавливается 400 метров. На узкоколейных участках 600 мм колеи, каждый поезд установленного графиком движения поездов веса обеспечивается 8-ю тормозными осями, обслуживаемыми кондукторской бригадой.

Исключение составляют участки Виесите—Силини, Виесите—Даудзева, Силини—Гейданы и Силини—Элкшне, где каждый грузовой поезд обеспечивается — 10 тормозными осями.

На участках с руководящим спуском, превышающим 0,010, устанавливается следующий порядок следования поездов по этим спускам: машинист паровоза, подъезжая к спуску, превышающему 0,010, уменьшает скорость движения поезда до 3 км в час и подает кондукторской бригаде звуковой сигнал «тормозить», одновременно приводит в действие тормозные средства паровоза и, не превышая скорости, установленной графиком движения поездов или предупреждением, следует по этому спуску.

Кондукторская бригада по сигналу машиниста «тормозить» приводит в действие ручные тормоза и следит за сигналами, подаваемыми машинистом поезда.

Проследовав участок со спуском, превышающим 0,010, машинист подает кондукторской бригаде сигнал «отпустить тормоза» и следует далее по участку со скоростью, установленной графиком движения поездов, если не было выдано предупреждение о другой скорости.

Примечание: к § 198 для колеи 750 и 600 мм

а) В смежных вагонах, расположенных открытыми тормозными площадками друг к другу, разрешается обслуживание тормозов обоих вагонов одним тормозильщиком;

б) дежурный по станции, а на участках, работающих по системе поездных приказов — главный кондуктор, при отправлении со станции поезда такого веса, при котором тормозильщики не могут обеспечить требуемое тормозное нажатие для следования его с установленной скоростью по руководящему спуску, — обязаны выдавать машинистам письменные предупреждения, указав с какой скоростью этот поезд должен следовать по руководящему спуску.

К § 198 для колеи 750 и 600 мм

ТАБЛИЦА № 8

руководящих спусков на участках узкой колеи Латвийской железной дороги

Наименование участка	Руководящий спуск в тысячных	
	в нечетном направлении	в четном направлении
Колея 750 мм		
Валмиера—Айнажи	10,0	10,0
Валмиера—Смилтене	10,0	10,0
Пале—Стайцеле	2,0	5,5
Гулбене—Апе	20,0	18,5
Сита—Бурзава	9,0	9,0
Лиепая—Айзпуте	10,0	10,0
Алсунга Юж.—Кулдига	10,0	10,0
Колея 600 мм		
Мейтене—Бауска	6,0	5,5
Виесите—Силини	22,0	28,0
Виесите—Даудзева	20,0	28,0
Силини—Гейданы	20,0	20,0
Силини—Элкшне	15,0	34,0
Стенде—Валдгале	17,0	10,0
Валдгале—Ройупе	10,0	10,0
Валдгале—Мерсрагс	11,0	10,0
Валдгале—Дундага	23,0	21,0
Вентспилс—Дундага	10,0	10,0
Мазирбе—Дундага	33,0	21,0

К § 202 для колеи 750 мм

Если сокращенная проба автотормозов делается после прицепки или отцепки вагонов, в этих случаях отметку в справке ВУ-45 делает главный кондуктор.

После стоянки более 20 минут и если состав поезда не изменился, то по сигналу машиниста главным кондуктором производится проверка действия автотормозов хвостового вагона. В этих случаях, получая от главного кондуктора сигнал об отпуске тормозов, машинист сам обязан сделать отметку о произведенном сокращенном опробовании в справке ВУ-45.

К § 209 для колеи 750 и 600 мм

Для локомотивов, следующих одиночным порядком, допускается прицепка вагонов в количестве не более:

для колеи 750 мм — 8 груженых или 12 порожних осей,

для колеи 600 мм — 4 груженых или 8 порожних осей.

В этих случаях обязанности кондукторской бригады выполняет локомотивная бригада.

К § 210 для колеи 750 и 600 мм

Локомотивы, отправляемые в недействующем состоянии, должны быть подготовлены к постановке в поезда согласно Инструкции ЦТ-1650 от 4.VIII-1955 г., при этом — недействующие локомотивы ставятся вслед за ведущим в количестве не более одного.

К § 211 для колеи 750 и 600 мм

На участках, работающих по системе поездных приказов, разрешением на занятие перегона служит поездной приказ диспетчера, выданный главным кондуктором машинисту по установленной форме.

К § 216 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станции и стрелочников, главный кондуктор выполняет обязанности дежурного по станции и стрелочника и должен:

а) выписывать и вручать машинисту поездные приказы на право следования по перегону;

б) лично или с помощью старшего кондуктора отпирать, переводить и запирать стрелки при приеме, отправлении поездов и производстве маневров, а также ставить и запирать стрелки в нормальное положение;

в) затормаживать оставленные на станции вагоны ручными тормозами и надежно закреплять их от угона вагонными подкладками;

г) при наличии на путях вагонов устанавливать запорные брусья в заграждающее положение, а при передвижении вагонов — в положение вдоль пути, производя их запирание;

д) по возвращении из поездки делать отметки в книге замечаний о замеченных на участках неисправностях устройств, угрожающих безопасности движения;

е) выполнять распоряжения начальников станций в части расстановки вагонов под погрузку, выгрузку и др. операции, согласовывая эти работы с поездным диспетчером.

К § 227—229 для колеи 750 и 600 мм

Разрешение на занятие перегона на участках, работающих по системе поездных приказов, выдается поездным диспетчером главному кондуктору, который, удостоверившись в его правильности путем сверки с диспетчером, вручает этот документ машинисту.

К § 232 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станции и стрелочников, отправление поездов контролируется поездным диспетчером через главных кондукторов, в соответствии с инструкцией по движению поездов на этих участках.

К § 233 для колеи 750 и 600 мм

На станциях участков, работающих по системе поездных приказов и не имеющих штата дежурных по станции и стрелочников, перед отправлением поездов со станций главный кондуктор проверяет правильность формирования состава и наличие необходимых сигналов в поезде.

К § 236 колеи 750 и 600 мм

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 определен специальной инструкцией, утвержденной начальником дороги.

К § 241 для колеи 600 мм

Запрещается скорость свыше 10 км/час при движении:

а) по стрелочным переводам с отклонением на боковые пути;

б) вагонами вперед;

в) по пути, огражденному сигналами уменьшения скорости (если не было выдано предупреждение о другой скорости).

Скорость при приеме поезда на тупиковые станционные пути в начале пути приема должна быть не более 10 км/час.

Запрещается скорость более 5 км/час при движении по глухим пересечениям.

К § 243 для колеи 750 мм

На перегоне Алсунга южная — Алсунга северная, где имеется 3-х ниточный путь, образованный при устройстве сплетений ж. д. путей нормальной и узкой колеи, на каждом пути порядок движения поездов устанавливается по телефонному способу сношений, как на однопутных перегонах, причем одновременно в движении может находиться только один поезд широкой или узкой колеи.

Порядок обеспечения безопасности движения поездов при приеме, отправлении и проследовании поездов на участке Алсунга южная — Алсунга северная устанавливается местной инструкцией, утверждаемой начальником отделения дороги.

К § 244 для колеи 750 и 600 мм

Отправление поездов вслед на участках колеи 750 и 600 мм запрещается.

Как исключение на участках колеи 600 мм при сильных метелях разрешается отправление вслед за действующим снегоочистителем грузового или грузопассажирского поезда, при этом строго выполняя § 244 ПТЭ узкой колеи и указание, изложенное в Инструкции по движению поездов по системе поездных приказов.

К § 251 для колеи 750 мм

Отправление поездов с подталкивающим локомотивом может осуществляться на отдельных участках, перечень которых утверждается начальником отделения дороги.

Порядок отправления поезда с подталкивающим локомотивом устанавливается местной инструкцией для каждого участка, утвержденной начальником отделения дороги.

К § 251 для колеи 600 мм

Подталкивание для всех поездов колеи 600 мм запрещается.

К § 252 для колеи 750 и 600 мм

а) при проезде на тепловозе лиц, не входящих в состав локомотивных бригад, как-то кондукторских бригад и других работников, имеющих право проезда на локомотиве, они должны быть проинструктированы машинистом тепловоза по технике личной безопасности;

б) для колеи 750 мм, проезд на паровозе поездной бригады, состоящей из двух человек — запрещается;

в) для колеи 600 мм, запрещается проезд на паровозе лиц, не входящих в состав локомотивных бригад.

В случаях, указанных в пунктах «б» и «в» поездная бригада перевозится в специально прицепленном для этой цели порожнем вагоне.

К § 253—258 для колеи 750 и 600 мм

При обслуживании поездов в одно лицо — главным кондуктором, следует руководствоваться следующим:

Ограждение поезда, остановившегося на перегоне и выводке поезда с перегона по частям производится во всем согласно §§ 253—258 ПТЭ узкой колеи. В случае необходимости ограждения поезда или места препятствия с двух сторон, ограждение производится с хвоста поезда главным кондуктором, а с головы помощником машиниста.

При необходимости затребования помощи с поезда, остановившегося на перегоне, главный кондуктор на основании требования § 255 ПТЭ узкой колеи ограждает хвост поезда на расстоянии 800 м. С уведомлением о высылке помощи посылается помощник машиниста, который сперва укладывает петарды на расстоянии 800 м от головы поезда и только после этого отправляется на соседнюю станцию или на ближайшую путевую казарму, на которой имеется телефон.

В необходимых случаях, как для ограждения поезда, так и для оказания другой помощи главный кондуктор и машинист могут привлекать работников других служб (пути, связи и т. д.).

При выводе поезда с перегона по частям, оставшаяся часть ограждается главным кондуктором с головы во всем согласно Инструкции по сигнализации, ограждать хвост по-

езда в данном случае не требуется, за исключением случаев, предусмотренных в § 255 пункт «б» ПТЭ узкой колеи.

Головная часть поезда отправляется на станцию по письменному разрешению главного кондуктора. Доставка на станцию головной части поезда производится локомотивной бригадой без сопровождения работников поездной бригады.

Обязанности поездной бригады в этом случае, включая обозначение сигналами последнего вагона головной части поезда, выполняет локомотивная бригада.

Для удержания на месте поезда, имеющего вынужденную остановку на перегоне и недостатке для этого ручных тормозов должны применяться тормозные башмаки, которые хранятся на локомотиве в количестве 2-х штук.

При выводке поезда по частям локомотив ,следующий на перегон за оставшейся частью, возвращается обратно по письменному разрешению, выдаваемому машинисту локомотива дежурным по станции.

При движении поездов по системе поездных приказов, кроме настоящих указаний, следует руководствоваться соответствующей инструкцией.

В остальном, не предусмотренном настоящим указанием, а также при обслуживании поездов в два лица —главным и старшим кондукторами, следует руководствоваться Правилами технической эксплуатации железных дорог узкой колеи, Инструкцией по движению поездов, Инструкцией по сигнализации.

Примечания. Для участков колеи 600 мм:

1. Вследствие того, что боковой хвостовой сигнал машинисту не виден, ограждение хвоста поезда, остановившегося на перегоне, производится без поворота бокового сигнала.
2. Ограждение хвоста и головы поезда в необходимых случаях производится на расстоянии 400 метров.

К § 258 для колеи 750 и 600 мм

На участках узкой колеи восстановительный и пожарный поезда, направляемые к месту остановки поезда или аварии, сопровождаются начальником паровозного депо или его заместителем, а в особых случаях — лицом, по указанию начальника отделения дороги. Вспомогательный локомотив отправляется в сопровождении главного кондуктора или лица по указанию дежурного поездного диспетчера.

К § 259 для колеи 750 и 600 мм

Перечень перегонов, имеющих сложные условия плана и профиля, порядок движения на этих перегонах съемных единиц устанавливаются специальной инструкцией, утвержденной начальником дороги (рассылается особо).

Приложение № 1.

МПС — СССР
штемпель станции
Латвийской ж. д.

СПРАВКА О ТОРМОЗАХ

для узкой колеи

Автоматическое, смешанное, ручное торможение
(ненужное зачеркнуть)

«.....» ..... 196.....г.

Локомотив № .....

Поезд № ..... Вес поезда ..... тонн

Всего ..... осей

Требуется: нажатие колодок в тоннах .....

ручных тормозов в осях .....

Тормозное нажатие в тоннах	Количество осей	Нажатие колодок в тоннах
4,5	.....	.....
4	.....	.....
3,8	.....	.....
3	.....	.....
2,5	.....	.....
2,4	.....	.....
2,2	.....	.....
2	.....	.....
1,5	.....	.....
1,2	.....	.....
1,0	.....	.....
0,75	.....	.....

Всего: .....

Наличие ручных тормозных осей .....

Из них обслуживаемых тормозильщиками .....

Плотность тормозной сети поезда ..... атм/мин.

Подпись: .....

Отметка о производстве опробования тормозов в пути следования

Станция или место опробования автотормозов	Вид опробования	При изменении веса поезда		Подпись
		вес поезда	нажатие в т	
		потребное	фактическое	
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....

Примечание: Справка составляется в двух экземплярах. Один экз. вручается машинисту локомотива, а второй экземпляр остается в книжке справок о тормозах.

Приложение № 2.

Определение наличия количества тонн тормозного нажатия в поезде

К-во осей в поезде	Нажатие на ось в тоннах											
	0,75	1,0	1,2	1,5	2,0	2,2	2,4	2,5	3,0	3,8	4,0	4,5
	Общее количество тормозного нажатия в тоннах											
2	1,5	2	2,4	3	4	4,4	4,8	5	6	7,6	8	9,0
4	3	4	4,8	6	8	8,8	9,6	10	12	15,2	16	18
6	4,5	6	7,2	9	12	13,2	14,4	15	18	22,8	24	27
8	6	8	9,6	12	16	17,6	19,2	20	24	30,4	32	36
10	7,5	10	12	15	20	22	24	25	30	38	40	45
12	9	12	14,4	18	24	26,4	28,8	30	36	45,6	48	54
14	10,5	14	16,8	21	28	30,8	33,6	35	42	53,2	56	63
16	12	16	19,2	24	32	35,2	38,4	40	48	60,8	64	72
18	13,5	18	21,6	27	36	39,6	43,2	45	54	68,4	72	81
20	15	20	24	30	40	44	48	50	60	76	80	90
22	16,5	22	26,4	33	44	48,4	52,8	55	66	83,6	88	99
24	18	24	28,8	36	48	52,8	57,6	60	72	91,2	96	108
26	19,5	26	31,2	39	52	57,2	62,4	65	78	98,8	104	117
28	21	28	33,6	42	56	61,6	67,2	70	84	106,4	112	126
30	22,5	30	36	45	60	66	72	75	90	114	120	135
32	24	32	38,4	48	64	70,4	76,8	80	96	121,6	128	144
34	25,5	34	40,8	51	68	74,8	81,6	85	102	129,2	136	153
36	27	36	43,2	54	72	79,2	86,4	90	108	132,8	144	162
38	28,5	38	45,6	57	76	83,6	91,2	95	114	144,4	155	171
40	30	40	48	60	80	88	96	100	120	152	160	180
42	31,5	42	50,4	63	84	92,4	100,8	105	126	159,6	168	189
44	33	44	52,8	66	88	96,8	105,6	110	132	167,2	176	198
46	34,5	46	55,2	69	92	101,2	110,4	115	138	174,8	184	207
48	36	48	57,6	72	96	105,6	115,2	120	144	182,4	192	216
50	37,5	50	60	75	100	110	120	125	150	190	200	225

«Утверждаю»
Начальник Латвийской жел. дороги
(Н. КРАСНОБАЕВ)
«.....».....196.....г.

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ПО СИСТЕМЕ ПОЕЗДНЫХ ПРИКАЗОВ ДЛЯ УЧАСТКОВ КОЛЕИ 750 и 600 мм

I. Общие положения

§ 1. Настоящая инструкция, определяющая порядок движения поездов по системе поездных приказов, составлена в соответствии с § 236 «Правил технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм) и является обязательной для тех участков узкой колеи Латвийской железной дороги, на которых применяется этот способ движения.

§ 2. Движение поездов на участках по системе поездных приказов руководит только один работник дежурный поездной диспетчер или дежурный по станции, выполняющий по совместительству обязанности поездного диспетчера.

На станциях, где имеются входные сигналы, штат дежурных по станции и стрелочников, приемом, отправлением поездов, производством маневровой работы руководит дежурный по станции, который в поездной работе выполняет указания поездного диспетчера.

Порядок работы на таких станциях, исходя из местных условий, устанавливается начальником отделения дороги о чем указывается в техническо-распорядительном акте станции.

При этом следует руководствоваться «Правилами технической эксплуатации железных дорог узкой колеи» (750 мм) и настоящей инструкцией.

Точное выполнение настоящей инструкции со стороны работников, связанных с движением поездов и особенно главного кондуктора, как прямого исполнителя распоряжений по отправлению, приему поездов, проследованию их по перегонам и станциям, производству маневровой работы, имеет решающее значение в обеспечении безопасности движения поездов и нормальной эксплуатационной работы участков узкой колеи.

§ 3. Правом на занятие перегона служит поездной приказ диспетчера или другого работника, являющегося руководителем движения поездов на участке, переданный регистрируемой телефонограммой главному кондуктору, который выписывает на бланке поездной приказ и вручает его машинисту поезда.

Примечание: в дальнейшем в настоящей Инструкции во всех случаях, когда необходимо сказать о работнике, являющемся единственным распорядителем приема, отправления и проследования поездов по станциям и перегонам на участке, в тексте указан общий термин «диспетчер».

Поездные сношения по движению поездов осуществляются непосредственно между диспетчером и главным кондуктором без сношений станций между собой.

В тех случаях, когда резервный паровоз, хозяйственный, восстановительный и другие поезда, в том числе мотодрезины несъемного типа, автомотрисы, мотовозы и транспортные дрезины типа ТД-5 следуют без главного кондуктора, обязанности его по осуществлению поездных сношений по движению поездов возлагаются на машиниста, водителя или другого работника, специально выделенного для исполнения обязанностей главного кондуктора. В этих случаях на указанных работников распространяются права, обязанности и другие положения, указанные в Инструкции для главного кондуктора.

§ 4. При движении поездов по системе поездных приказов промежуточные станции, не имеющие штата дежурных по станции, в движении поездов участия не принимают.

Ответственность за содержание в чистоте и технической исправности, а также за охрану путевого и стрелочного хозяйства на этих станциях возлагается на бригадиров или других работников дистанции пути, если в штате станции нет стрелочников или чистильщиков стрелок.

К самостоятельной работе на участке поездные, локомотивные бригады допускаются только после практического ознакомления с участком, путем проезда по участку в качестве второго лица с опытными работниками не менее двух раз днем и двух раз ночью. Главный кондуктор допускается к самостоятельной работе только после письменного заключения заведующего кондукторскими бригадами о практическом ознакомлении с работой участка и сдачи испытания в знании настоящей инструкции.

При назначении на работу все работники, связанные с движением поездов, должны быть испытаны в знании настоящей инструкции.

§ 5. Порядок движения поездов по системе поездных приказов осуществляется согласно настоящей инструкции. Во всем остальном необходимо руководствоваться Правилами технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм), руководящими указаниями к ним, Инструкцией по сигнализации на железных дорогах Союза ССР и Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах СССР.

II. Работа поездного диспетчера

§ 6. Дежурный поездной диспетчер обязан:

а) максимально использовать имеющиеся резервы для освоения заданных размеров движения, увеличения технической и участковой скоростей, сокращения времени обработки поездов на станциях, лучшего использования пропускной способности и подвижного состава.

Перед началом дежурства поездной диспетчер вызывает все станции своего участка, на которых имеется штат дежурных по станции, производит проверку времени, знакомится с положением на станциях и дает необходимые указания о предстоящей работе;

б) проверять работу станций и принимать меры к обеспечению выполнения заданий на отправление поездов, графика движения и плана формирования поездов;

в) своевременно давать указания по движению поездов главным кондукторам и машинистам поездных локомотивов;

г) следить за приемом и отправлением поездов на станциях и проследованием их по перегонам, принимая меры к соблюдению графика движения поездов и обеспечению безопасности движения.

§ 7. Поездной диспетчер ведет график исполненного движения, на котором отмечает необходимые данные о движении поездов, а также все имевшие место нарушения нормальной работы на участке и причины этих нарушений.

На графике исполненного движения указываются:

а) номера поездов и поездных локомотивов, вес и длина поездов в метрах, фамилии машинистов и главных кондукторов;

б) время отправления, прибытия и проследования поездов по станциям участка.

До выпуска поездов на участок наносит пунктиром на сетку графика исполненного движения линии намеченного движения поездов с учетом скрещений, обгона и других операций с поездами;

после выдачи поездного приказа наносит сплошную тонкую линию на графике от станции отправления поезда до станции, до которой выдан поездной приказ;

после прохода поезда наносит жирной линией фактическое следование поезда по каждому перегону.

в) данные об обороте локомотивов;

г) данные о поездной и грузовой работе станций по установленным периодам суток;

д) занятие приемо-отправочных путей на промежуточных станциях отдельными вагонами или составами;

е) наличие действующих предупреждений;

ж) длинносоставные и тяжеловесные поезда (требующие особых условий пропуска);

з) поезда людские, с разрядными и негабаритными грузами, с указанием степени негабаритности;

и) закрытие перегонов, путей, а также других устройств, обслуживающих движение;

к) номера путей предстоящего приема пассажирских, грузо-пассажирских и людских поездов (кроме пригородных) на промежуточных станциях;

л) номера путей во всех случаях скрещения поездов на технических и промежуточных станциях.

§ 8. Все распоряжения по движению поездов на участке диспетчер передает дежурным по станциям, главным кондукторам, машинистам одиночно следующих локомотивов и другим работникам, связанным с движением поездов, устными приказами, регистрируемыми в необходимых случаях в журнале диспетчерских распоряжений.

§ 9. Поездными диспетчерами даются следующие приказы, регистрируемые в журнале диспетчерских распоряжений: (форма ДУ-58).

а) об открытии и закрытии перегонов;

б) о переходе с одного способа поездных сношений на другой;

в) об отправлении поездов с разграничением времени;

г) об отправлении людских, длинносоставных и поездов с негабаритными или разрядными грузами;

д) о приеме и отправлении поездов на пути и с путей, не предусмотренных для этих операций техническо-распорядительным актом станции;

е) о назначении всех поездов с объявлением порядка их следования и об отмене поездов;

ж) об отправлении поездов с остановкой для работы на перегоне;

з) другие приказы, связанные с организацией движения поездов на участке, в том числе все приказы по установленным Инструкцией формам.

В журнале диспетчерских распоряжений регистрируются также прием и сдача дежурств поездными диспетчерами.

§ 10. Приказ поездного диспетчера, адресованный машинисту, главному кондуктору или другому работнику, исполняющему обязанности главного кондуктора передается через дежурного по станции или непосредственно.

§ 11. Регистрируемые диспетчерские приказы дежурными по станциям записываются в журналах диспетчерских распоряжений, а главными кондукторами, машинистами локомотивов, водителями несъемных дрезин или другими работниками, исполняющими обязанности главного кондуктора, записываются в журнале поездных телефонограмм (форма 47б см. приложение № 2).

После записи диспетчерского приказа дежурный по станции или другой работник, кому был адресован приказ, дословно повторяет диспетчеру содержание его с указанием своей фамилии и времени получения приказа.

Убедившись в правильности приема приказа, диспетчер подтверждает его словами: «выполняйте».

Время проверки приказа отмечается в журналах диспетчера и станции или в журнале поездных телефонограмм.

III. Работа главного кондуктора

§ 12. Кроме обязанностей, изложенных в § 216 ПТЭ железных дорог узкой колеи (750 мм) главный кондуктор обязан:

а) выписывать и вручать машинисту поездные приказы на право занятия перегона и о порядке следования по участку;

б) при отправлении с поездом иметь для станций, не имеющих штата дежурных по станции, ключи от стрелочных контрольных замков, ключи поворотных брусьев, станционных помещений и ящиков с разетками для телефонных переговоров, переносный телефон и бланки поездной документации — формы: 47б, ДУ-55-Извещение о движении поездов при перерыве всех средств сношений, ДУ-56—Разрешение красного цвета, ДУ-61—Предупреждение, ДУ-63—Уведомление о требовании восстановительного поезда, ДУ-64—Разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали, а также бланки поездных приказов формы 2 а и 2 б, расписание движения пассажирских и грузо-пассажирских поездов;

в) своевременно вести поезд по участку, принимать меры к недопущению отступлений от трафика движения или диспетчерского поездного приказа:

г) вести поездной маршрут;

д) лично или с помощью старшего кондуктора или помощника машиниста отпирать, переводить и запирать стрелки при приеме, отправлении поездов и производстве маневров, а также ставить и запирать стрелки в нормальном положении;

е) затормаживать оставленные на станции вагоны ручными тормозами и подкладывать вагонные подкладки или тормозные башмаки;

ж) при наличии на путях вагонов устанавливать поворотные брусья в заграждающее положение, а при выводке вагонов — в положение вдоль пути, производя запирание поворотных брусьев в этих положениях;

з) обо всех обнаруженных неисправностях устройств, угрожающих безопасности движения поездов, где отсутствует штат дежурных по станции и стрелочников, главный кондуктор обязан немедленно поставить в известность дежурного поездного диспетчера и начальника станции, который делает запись в «Журнале осмотра станционных путей, стрелочных переводов и устройств СЦБ и связи». При отсутствии начальника станции эта запись должна быть сделана главным кондуктором, о чем он немедленно ставит в известность дежурного поездного диспетчера для принятия мер к их устранению. При возвращении из поездки, производит запись обнаруженных неисправностей в книгу замечаний;

Примечание: На тех станциях, где отсутствует начальник станции «Журнал осмотра станционных путей, стрелочных переводов и устройств СЦБ и связи», должен находиться в станционном помещении, где телефон.

и) выполнять распоряжения начальников станций в части расстановки вагонов под погрузку, выгрузку и другие операции, согласовывая эти работы с поездным диспетчером.

Перечисленные обязанности главного кондуктора распространяются на лиц исполняющих обязанности главного кондуктора, а также на машинистов одиночно следующих локомотивов и водителей несъемных дрезин.

IV Движение поездов

§ 13. При движении поездов по системе поездных приказов разрешением на занятие перегона служит поездной при-

каз диспетчера см. формы 2а и 2б, приложения №№ 3 и 4).

Поездной приказ передается главному кондуктору, который записывает его в журнал поездных приказов для последующей передачи машинисту поезда. При одиночном следовании локомотива или несъемной дрезины поездной приказ передается непосредственно машинисту или водителю дрезины, которые записывают поездной приказ в журнал поездных приказов формы 47б, приложение № 2.

Поездной приказ на право занятия перегонов поездной диспетчер выдает:

а) при отсутствии поездов на участке на весь участок;

б) при наличии на участке встречных поездов — обоим поездам до первой станции скрещения.

§ 14. До выдачи поездного приказа, поездной диспетчер должен убедиться в свободности одного или нескольких перегонов до первой станции скрещения или обгона поездов или до первой станции, где требуется доложить о прибытии поезда.

§ 15. Бланк поездного приказа заполняется лично главным кондуктором, а при отправлении поезда со станции, где находится поездной диспетчер, поездной приказ главным кондиктором может быть получен непосредственно от диспетчера.

§ 16. Заполненный бланк поездного приказа, главный кондуктор сверяет с записью в журнале поездных приказов, подписывает и вручает машинисту.

§ 17. Запрещается:

а) главному кондуктору заблаговременно заполнять бланк поездного приказа до получения приказа диспетчера;

б) главному кондуктору делать запрос об отправлении поезда до его готовности к отправлению или до прибытия встречного поезда с перегона, на который отправляется поезд;

в) поездному диспетчеру передавать по телефону главному кондуктору поездной приказ ранее записи его в журнал диспетчерских поездных приказов.

§ 18. Если поезд не выдерживает установленного времени хода и опаздывает более чем на 20 минут, главный кондуктор должен остановить поезд на ближайшей станции и вызвать дежурного поездного диспетчера для получения дальнейшего указания.

V. Отправление поездов

§ 19. Главные кондукторы или работники, исполняющие их обязанности, перед отправлением на участок должны знать на каких станциях поезд будет иметь скрещения или обгоны. При наличии готового к отправлению поезда на начальной или промежуточной станции участка, главный кондуктор докладывает об этом поездному диспетчеру по телефону или лично по форме 1.

Из ст. ..... ДСД .....

Могу ли отправиться с поездом №..... со ст.....

..... на ст. .....

§ 20. Поездной диспетчер, не имея препятствий к отправлению поезда, записывает в книгу поездных приказов (форма 47а, приложение № 1) и передает главному кондуктору поездной приказ по форме 2.

..... час. ..... мин. ..... № .....

(дата)

на ст. ..... ДСД поезда №.....

приказываю поезду №..... отправиться в ..... час.

..... мин. со станции .....

и следовать до станции .....

прибытием ..... час. ..... мин., где должно быть скрещение, обгон, пропуск .

(ненужное зачеркнуть)

..... Ваш поезд №..... установить на

ст. ..... на путь №.....

ДНЦ ..... (подпись)

§ 21. Кроме поездного приказа (ф. № 2) диспетчер должен выдать главному кондуктору наряд на работу с поездом на участке, после чего главный кондуктор заполняет поездной приказ ф. 2-а или 2-б. До вручения машинисту поезда поездного приказа на право занятия перегона и подачи сигнала отправления, главный кондуктор обязан приготовить маршрут и проверить правильность положения стрелок, входящих в маршрут отправления.

§ 22. При отправлении поезда с приемо-отправочного пути или ветви после прохода хвостом поезда выходной стрелки по сигналу главного кондуктора поезд останавливается для разделки маршрута отправления и запирания стрелок, рас-

положенных на главных путях, или стрелок примыканий ветвей или подъездных путей, к главным или приемо-отправочным путям, в нормальном положении.

§ 23. На тех станциях, где есть дежурные по станции и стрелочники, маршруты на отправление поездов приготовляются дежурным по станции и стрелочниками согласно техническо-распорядительному акту станции.

Сигнал на отправление поезда главный кондуктор подает только после подачи сигнала дежурным по станции, подтверждающего о готовности маршрута на отправление.

§ 24. Отправление поезда со станций, имеющих дежурных по станции, производится по разрешению поездного диспетчера, передаваемому в форме поездного приказа главному кондуктору порядком установленным начальником отделения дороги.

§ 25. Отправление на участок или перегон маневрового паровоза с составительской бригадой производится вышеуказанным порядком. В этом случае составительская бригада выполняет обязанности кондукторской бригады, (составитель—обязанности главного кондуктора, а сцепщик—старшего кондуктора), причем эти работники должны быть испытаны в знаниях по этой должности.

§ 26. При наличии к отправлению нескольких поездов в попутном направлении поездной диспетчер в поездных приказах, выдаваемых этим поездам, указывает наименование станций, с которых главные кондукторы обязаны докладывать о прибытии поездов.

§ 27. При возникновении препятствий к отправлению поезда после получения поездного приказа, главный кондуктор докладывает поездному диспетчеру регистрируемой телефонограммой по форме 3;

Поезд №..... по ..... со станции
(указать причину)
отправлен быть не может.
Прошу отменить поездной приказ №.....
ДСД .....(подпись)

Поездной диспетчер в этом случае дает поездной приказ по форме 4:

Поезд №..... задержите на ст. .....
поездной приказ №..... отменяю.
ДНЦ .....(подпись)

§ 28. Главный кондуктор, получив указание об отмене поездного приказа, отбирает его от машиниста, перечеркивает накрест, вклеивает в поездной журнал и докладывает поездному диспетчеру по форме 5:

Поезд №..... задержан на ст. .....
поездной приказ №..... у машиниста отобран.
ДСД .....(подпись)

§ 29. При отправлении хозяйственного поезда с работой на перегоне и возвращением на станцию отправления или проследованием на следующую станцию, поездной диспетчер дает поездной приказ по форме 6:

Число ..... час. ..... мин. ..... №.....
на ст. ..... ДСД и ТЧМ поезд №.....
Приказываю поезду №..... следовать на перегон
..... с остановкой на ..... км и
прибытием (возвращением) на станцию .....
..... в ..... час. ..... мин. на ..... путь.
ДНЦ .....(подпись)

VI. Прием поездов

§ 30. Прием поезда на станцию должен производиться, как правило, на свободные от подвижного состава пути, предназначенные для этого техническо-распорядительным актом станции или местной инструкцией по приему и отправлению поездов.

§ 31. На раздельных пунктах, где нет входных сигналов при приеме поездов на главный путь машинист сокращает скорость поезда перед сигнальным знаком «Граница станции» и вводит его на станцию со скоростью не свыше 10 км в час для колеи 600 мм и не более 15 км в час для колеи 750 мм, с последующей остановкой в границах предельных столбиков или проходом через станцию в зависимости от диспетчерского приказа.

§ 32. При приеме поезда на один из приемо-отправочных путей, поезд останавливается у сигнального знака «Граница станции». После остановки главный кондуктор или старший кондуктор, или помощник машиниста устанавливает стрелки, входящие в маршрут приема, на путь, указанный в диспетчерском приказе, и запирает их стрелочными закладками.

Проверив положение стрелок, входящих в маршрут по прилеганию остряков к рамным рельсам и стрелочным указателям, где они имеются, подает сигнал машинисту для следования поезда на путь приема.

Приготовление маршрута приема поезда на приемо-отправочный путь и на ответвление старшим кондуктором и помощником машиниста допускается в случаях, когда главный кондуктор заблаговременно уведомит их об этом и передаст старшему кондуктору или машинисту ключ от контрольных стрелочных замков.

Прибывающий поезд останавливается в границах предельных столбиков. Главный кондуктор, убедившись в прибытии поезда в полном составе и установке его в границах предельных столбиков, разделывает маршрут, устанавливает стрелки в нормальном положении и запирает стрелки, оборудованные стрелочными контрольными замками.

§ 33. На станциях, где имеются входные сигналы, прием поездов производится во всем согласно «Правилам технической эксплуатации железных дорог узкой колеи (750 мм)» и техническо-распорядительному акту станции.

§ 34. О подходе поездов на станцию, где имеется штат дежурных по станции, поездной диспетчер извещает дежурного по станции не позже, чем за 30 минут до предполагаемого времени прибытия поезда по форме 7:

Ожидайте поезд №..... с прибытием на станцию ..... в час. ..... мин. .....

§ 35. При приеме поездов на станции, на которых стрелки, лежащие на главных путях, временно не оборудованы контрольными стрелочными замками или вследствии неисправности замков, поезда во всех случаях останавливаются у сигнального знака «Граница станции» для проверки главным кондуктором правильности приготовленного маршрута.

§ 36. Запрещается занятие приемо-отправочных путей отдельными вагонами или группой вагонов без разрешения дежурного поездного диспетчера.

§ 37. Безостановочный пропуск поездов через станцию должен производиться, как правило, по главному пути.

§ 38. В случаях, если поезд остановился на подъеме, он может быть при необходимости возвращен с перегона обратно на станцию только по распоряжению дежурного поездного диспетчера.

Главный кондуктор делает запрос о необходимости возвращения поезда с перегона обратно на станцию по форме 8.

Поезд №..... по .....
(указать причину)
остановился на..... км.

Прошу разрешить возвращение поезда осаживанием с перегона обратно на станцию .....

ДСД .....(подпись)

Дежурный поездной диспетчер, руководствуясь § 256 Правил технической эксплуатации железных дорог узкой колеи, дает приказ по форме 9, который вручается машинисту через главного кондуктора.

Поездной приказ №..... отменяю.

Поезд №..... осадите на станцию .....
на путь .....

ДНЦ .....(подпись)

Примечание: При приеме возвращающегося поезда на станцию с перегона следует руководствоваться §§ 30, 32 и 33 настоящей инструкции.

VII. Скрещение поездов

§ 39. Поездной диспетчер, устанавливая станции скрещения поездов, обязан строго выдерживать, предусмотренный графиком движения поездов для каждой станции, интервал времени между прибытием на станцию встречных поездов, обеспечивая без остановки прием на станцию поезда, остановка которого у сигнального знака «Граница станции» запрещена по условиям профиля пути.

§ 40. При скрещении поездов устанавливается следующий порядок приема и пропуска их через станцию:

а) поезд, которому назначен прием на боковой путь, независимо от того прибывает он первым или вторым, останавливается перед сигнальным знаком «Граница станции».

Приготовление маршрута приема этому поезду производится главным кондуктором или старшим кондуктором или помощником машиниста порядком, установленным выше (§ 32);

б) главный кондуктор, убедившись, что поезд прибыл в полном составе и установлен в границах предельных столбиков, разделывает маршрут приема своего поезда, устанав-

ливает и запирает стрелки в нормальном положении по главному пути, затем проверяет свободность пути приема, ожидаемому встречному поезду;

в) поезд, которому назначен прием на главный путь, независимо от того, прибывает он первым или вторым, снижает скорость перед сигнальным знаком «Граница станции» до 10 км в час для колеи 600 мм и до 15 км в час для колеи 750 мм.

Машинист и главный кондуктор, убедившись в свободности пути приема, вводят поезд на станцию по главному пути и останавливают его в границах предельных столбиков;

г) после прибытия поездов оба главных кондуктора докладывают поездному диспетчеру о прибытии своих поездов и запрашивают разрешение на дальнейшее следование или производство маневров;

д) приготовление маршрута отправления с бокового пути и разделку этого маршрута (после прохода поездом выходной стрелки) производит главный кондуктор отправляющегося поезда;

е) в случае одновременного подхода поездов к станции с противоположных направлений, одновременный их прием на станцию категорически запрещается. Очередность их приема на станцию устанавливается для каждой станции технически-распорядительным актом.

§ 41. На станциях где, кроме главного пути, имеется только один приемо-отправочный путь, занятый вагонами, скрещение пассажирских грузо-пассажирских и людских поездов, а также поездов с разрядным, опасным и легкогорючим грузом, длинносоставных и тяжеловесных поездов запрещается.

Скрещение других грузовых поездов производится следующим порядком: поезд прибывающий на боковой путь, останавливается перед сигнальным знаком «Граница станции» и, после приготовления маршрута главным кондуктором, вводится на станцию маневровым порядком по его сигналу на путь, занятый вагонами, со скорстью не свыше 5 км в час.

Поездной диспетчер, выдавая поездной приказ на скрещение, обязан указать в поездном приказе о том, что путь приема, на который будет введен поезд, занят вагонами.

Главный кондуктор при отправлении поезда с начальной или промежуточной станции, установленным порядком выдает предупреждение, заполняя бланк белого цвета с желтой полосой по диагонали.

Прием встречного поезда на главный путь производится порядком, установленным § 40 настоящей Инструкции.

Дальнейшее отправление поезда со станции осуществляется после перестановки его на главный путь по приказу поездного диспетчера.

VIII. Обгон поездов

§ 42. Порядок обгона поезда устанавливается следующий:

а) обгоняемый поезд прибывает на станцию обгона на приемо-отправочный путь, соблюдая такой же порядок, как и при скрещении поездов;

б) обгоняющему поезду выдается поездной приказ на следование только до станции, предшествующей станции обгона;

в) получив от главного кондуктора обгоняемого поезда доклад о прибытии на станцию обгона, и установлении стрелок по главному свободному пути поездной диспетчер выдает главному кондуктору обгоняющего поезда приказ на дальнейшее следование;

г) обгоняющий поезд следует через станцию обгона со скоростью не свыше 10 км в час для колеи 600 мм и не более 15 км в час для колеи 750 мм;

д) отправление поезда, стоящего на обгоне, производится по поездному приказу на право дальнейшего следования, выданному поездным диспетчером по запросу главного кондуктора.

IX. Следование одиночных локомотивов и несъемных дрезин

§ 43. Следование одиночных локомотивов и несъемных дрезин осуществляется на общих с поездами условиях. Обязанности главного кондуктора в этом случае выполняются машинистом локомотива или водителем дрезины, которые должны иметь необходимые бланки поездной документации и поездных приказов, комплект необходимых ключей, сигналов и переносный телефон.

X. Отправление поездов вслед

§ 44. Отправление поездов вслед на участках имеющих колею 750 мм и 600 мм запрещается.

Как исключение на участках колеи 600 мм разрешается, при сильных метелях, отправление вслед грузового или грузо-пассажирского поезда за действующим снегоочистителем в любое время суток, с разграничением времени 10 минут, при соблюдении § 244. ПТЭ узкой колеи, за исключением пунктов «г» без слов метели и «д».

При отправлении поездов вслед:

а) скорость движения поезда, идущего вслед, не должна превышать скорости поезда, идущего впереди, поэтому локомотивные и поездные бригады обязаны при следовании проявлять особую бдительность;

б) расстояние между попутно-следующими поездами должно быть не менее 700 метров;

в) в поездном приказе диспетчера, вручаемом машинистам первого и второго поездов, должно быть указано, что впереди вас или за вами следует поезд № .....;

г) прием на станцию обоих поездов осуществляется на два приемо-отправочных пути, а в исключительных случаях на один путь порядком, предусмотренным в § 41 настоящей инструкции;

д) одновременно на одном перегоне может находиться не более двух поездов.

XI. Отправление поездов на ответвление, расположенное на перегоне

§ 45. Каждое ответвление на перегоне как с наличием предохранительного тупика, так и временно без него, оборудуется на расстоянии 20 мм от предельного столбика поворотным запорным брусом.

§ 46. Отправление поездов на ответвление производится при свободном перегоне по поездному приказу диспетчера с указанием в нем времени работы на ветви или на подъездном пути.

§ 47. После прибытия поезда на ответвление и установки его за поворотным запорным брусом, главный кондуктор переводит стрелки в нормальное положение, а запорный брус в заграждающее положение, запирает их и докладывает поездному диспетчеру о времени прибытия поезда и установке его на ответвлении по форме 10:

Поезд №..... прибыл в ..... час. ..... мин. .....
и установлен на ветвь, стрелки находятся в нормальном положении, брус в заграждающем положении и заперты, ключи от стрелок бруса у меня.

ДСД — ..... (подпись)

§ 48. При наличии поезда на ответвлении, расположенном на перегоне, поездной диспетчер имеет право выдать поездной приказ на следование по тому перегону другому поезду, только после выполнения требований § 47 настоящей инструкции главным кондуктором поезда, находящегося на ответвлении, и доклада диспетчеру о том, что поезд отправленный на ответвление, прибыл, установлен полностью на ветвь, и стрелки находятся в нормальном положении, а запертый брус — в заграждающем положении и заперты.

§ 49. Разрешение на выезд с ответвления главный кондуктор получает установленным порядком от поездного диспетчера при свободности перегона от поездов.

После вывода поезда с ответвления, главный кондуктор обязан перевести стрелки в нормальное положение, а поворотный брус в заграждающее положение и запереть их на замки.

§ 50. Особенности работы по каждому ответвлению на перегоне должны быть определены местной инструкцией, утверждаемой начальником отдела движения, грузовой и пассажирской работы отделения.

XII. Маневровая работа на станциях

§ 51. Производство маневров на станциях, не имеющих штата дежурных по станции, осуществляется главными кондукторами поездов по указанию поездного диспетчера.

§ 52. На производство маневров на станции, где предусмотрено скрещение, обгон, или в случае отсутствия приказа на дальнейшее следование, главный кондуктор обязан получить приказ поездного диспетчера по форме 11:

Разрешаю поезду №..... производить маневры на станции ..... с выездом на главный путь с ..... стороны до ..... час.
(с какой стороны — четной или нечетной)
..... мин.

ДНЦ ..... (подпись)

§ 53. Главный кондуктор при выполнении маневровой работы обязан точно придерживаться времени, разрешенно-

го на производство маневров. В случае, если главный кондуктор не закончит маневровой работы в срок, указанный в разрешении диспетчера, он обязан прекратить маневры, установить подвижной состав в границах предельных столбиков, а стрелки в нормальное положение и запереть их, доложить об этом диспетчеру и в дальнейшем руководствоваться его указаниями.

§ 54. По окончании маневров вагоны, стоящие на путях станции, должны быть заторможены и подклинены башмаками или вагонными подкладками, запорные брусья поставлены в заграждающее положение и заперты, все стрелки на станции установлены в нормальное положение, входные стрелки должны быть в направлении главного пути и заперты контрольными стрелочными замками.

§ 55. Доклады главных кондукторов об окончании маневров по форме 12 должны включать в себя передачу сведений, на каких путях сколько оставлено вагонов, с каких путей сколько прицеплено вагонов.

§ 56. На станциях, где установлено постоянное дежурство дежурных по станции, маневровая работа производится по указаниям дежурного по станции.

На остальных станциях указания по маневровой работе даются только поездным диспетчером. Начальники этих станций должны заблаговременно согласовать с поездным диспетчером порядок производства предстоящих маневров на станции.

§ 57. На станциях, где отсутствует штат дежурных по станции и стрелочников, одновременное производство маневров двумя паровозами запрещается. Очередность и порядок производства маневров в этом случае устанавливается поездным диспетчером.

§ 58. Разрешается производство маневров вручную на станциях под личным наблюдением начальника станции и в каждом отдельном случае по приказу поездного диспетчера порядком, установленным инструкцией по производству маневровой работы, утверждаемой начальником отделения дороги. При этом следует руководствоваться:

передвижение отдельных вагонов вручную допускается в исключительных случаях и только на путях, расположенных на площадке или на уклоне не круче 0,0025, а вагонов, оборудованных роликовыми подшипниками — только на горизонтальных путях.

Передвижение вагонов вручную на главных и приемо-отправочных путях станции запрещается.

При производстве передвижений вагонов вручную не допускается:

а) передвигать вагоны со скоростью более 3 км/ч и группой более 4 груженых или 8 порожних осей, при чем передвигаемые вагоны должны быть обязательно сцеплены;

б) выкатывать вагоны за предельный столбик;

в) подкладывать под колесо для торможения вагонов шпалы, камни, ломы и другие предметы.

Перекатка вручную вагонов, занятых людьми, с разрядными и опасными грузами запрещается.

Приказ поездного диспетчера дается по форме 11 с добавлением указания о маневрах вручную.

Об окончании маневров начальник станции докладывает поездному диспетчеру регистрируемой телефонограммой по форме 12:

Маневры на ст. ..... закончены ..... час. ..... мин. Стрелки установлены в нормальное положение, брусья в заграждающее положение и заперты. Главные и приемо-отправочные пути .... свободны.

ДС ..... (подпись)

XIII. Движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов

§ 59. Восстановительные поезда и вспомогательные локомотивы назначаются для быстрейшего восстановления нормального движения, а пожарные поезда — для тушения пожаров.

Восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив отправляются к месту назначения по поездному приказу дежурного поездного диспетчера на основании требования (письменного или телефонного), полученного от главного кондуктора или машиниста, остановившегося в пути поезда, а также по требованию работников служб пути, сигнализации и связи или начальника станции.

Для доставки письменного требования на ближайшую станцию может быть использован поездной локомотив, или нарочный, если главный кондуктор не может вызвать диспетчера непосредственно с перегона по телефону.

Дальнейшее уведомление диспетчера о высылке восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива может быть передано лично или по телефону регистрируемой телефонограммой.

§ 60. Дежурный поездной диспетчер по получении требования о высылке восстановительного, пожарного поезда или вспомогательного локомотива закрывает установленным порядком перегон и устанавливает, с какой из ограничивающих перегон станций будет подаваться помощь и на какую станцию при необходимости будут выводиться вагоны.

§ 61. Восстановительные, пожарные поезда и вспомогательные локомотивы во всех случаях отправляются на закрытый для движения перегон или путь по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали, выданному главным кондуктором машинисту поезда, на основании поездного приказа, полученного от диспетчера.

§ 62. Каждый восстановительный или пожарный поезд, направляемый на закрытый перегон, должен сопровождаться главным кондуктором или другим работником, испытанным в знании обязанностей главного кондуктора.

Эти поезда также сопровождаются начальниками паровозных депо или их заместителями и в особых случаях лицом по указанию начальника отделения дороги.

По прибытии к месту назначения на перегоне восстановительный, пожарный поезд или вспомогательный локомотив должен остановиться у сигналов ограждения. Дальнейшее движение производится с особой осторожностью по указаниям лица, руководящего восстановлением нормального движения.

§ 63. Перегон или соответствующий путь открывается для движения поездов приказом дежурного поездного диспетчера на основании письменного уведомления (телеграммы или телефонограммы) старшего работника пути (не ниже дорожного мастера), участвовавшего в восстановлении нормального движения по форме 13:

Ликвидация ..... (схода подвижного состава, неисправности пути, развала груза, пожара и т. п.) закончена ..... час. ..... мин. Перегон .... свободен.

..... (подпись)

Поездной диспетчер производит запись полученной телефонограммы в журнал диспетчерских распоряжений.

При отсутствии схода подвижного состава и повреждений каких-либо устройств открытие движения производится после вывода с перегона оставшегося подвижного состава и доклада главного кондуктора о свободности перегона.

Вывод поезда с перегона по частям

§ 64. В тех случаях, когда после остановки поезда на перегоне не требуется высылки вспомогательного локомотива и состав может быть выведен с перегона по частям поездным локомотивом, головная часть поезда отправляется на станцию по имеющемуся у машиниста поездному приказу, в котором главный кондуктор вносит необходимые поправки, связанные с тем, что поездной локомотив должен следовать только до первой станции, где может быть оставлена головная часть поезда.

Для следования паровоза на перегон за оставшейся частью поезда главный кондуктор, до отправления паровоза с головной частью поезда, выдает машинисту разрешение на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали с заполнением пункта 1, а также ключ от контрольных стрелочных замков и другие необходимые ключи.

§ 65. При остановке поезда на перегоне и последующем выводе его по частям локомотивная и поездная бригады обязаны:

а) машинист — привести в действие тормоза и подать сигнал для приведения в действие тормозов в составе поезда;

б) поездная и локомотивная бригада — по сигналу машиниста немедленно привести в действие все ручные тормоза, а при их недостатке, кроме того, уложить под колеса вагонов, оставляемой на перегоне части поезда, необходимое количество тормозных башмаков. Проверяет закрепление состава главный кондуктор.

При следовании поезда на автоматическом торможении необходимо руководствоваться §§ 196 и 198 Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР;

в) после расцепки и отпуска ручных тормозов в выводимой части поезда по сигналу главного кондуктора машинист отпускает ручной тормоз локомотива и плавно, без осажива-

ния назад и рывков, приводит в движение головную часть поезда.

§ 66. При следовании поездного локомотива на станцию с первой частью состава и при возвращении локомотива на перегон за второй частью, обязанности кондукторской бригады выполняет локомотивная бригада.

Локомотив, возвращающийся на перегон за оставшейся частью поезда, работником станции не сопровождается.

Первая и вторая части поезда принимаются на станцию порядком, установленным для приема поездов (раздел VI настоящей инструкции).

§ 67. После прибытия локомотива с первой частью состава на станцию машинист вызывает поездного диспетчера, докладывает ему об остановке поезда (где и по какой причине) и о выводе поезда по частям.

Головную часть состава машинист локомотива оставляет на одном из путей станции, кроме главного пути, надежно ее закрепляет от угона всеми имеющимися ручными тормозами и, в случае необходимости, тормозными башмаками, подкладками, и при наличии в этой части вагонов с ценным грузом, передает их под охрану начальнику станции или другому работнику станции, или дистанции пути, о чем докладывает диспетчеру.

§ 68. Возвращение локомотива за второй частью производится по разрешению на бланке белого цвета с красной полосой по диагонали.

При возвращении локомотива за оставленной на перегоне частью поезда, машинист должен остановить локомотив перед сигналом ограждения. Дальнейшее движение для прицепки к составу производится с особой осторожностью.

Не доезжая до хвостовой части, машинист должен остановиться и лично убедиться в готовности сцепки к сцеплению.

Прицепка к составу производится с особой осторожностью по сигналу главного кондуктора. Если главный кондуктор находится на ограждении хвоста поезда, то прицепка производится локомотивной бригадой без участия главного кондуктора. После прицепки по сигналу машиниста отпускаются ручные тормоза и извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки.

Отправление поезда производится по сигналу главного кондуктора.

§ 69. Ограждение поезда, остановившегося на перегоне, производится в соответствии с § 255 ПТЭ узкой колеи и руководящих указаний к этому параграфу.

§ 70. После выводки последней части поезда с перегона главный кондуктор соединяет обе части поезда и докладывает поездному диспетчеру об освобождении перегона по форме 14:

Поезд №..... после вывода по частям с перегона ..... прибыл на ст. .... час. ..... мин. ..... перегон свободен.

ДСД ..... (подпись)

Затем он получает новый поездной приказ диспетчера и следует далее, руководствуясь этим приказом.

XIV. Движение поездов при перерыве всех видов связи

§ 71. При перерыве всех видов связи (диспетчера со станциями) первоначальное отправление поездов на участок с конечной, распорядительной станции и станции оборота поездов — запрещается, за исключением отправления восстановительных, пожарных, пассажирских и грузопассажирских поездов.

Первоначальное отправление указанных выше поездов и пропуск находящихся на участке поездов при отсутствии поездного приказа осуществляется по письменным сношениям.

Правом на занятие перегона в этих случаях, служит разрешение на бланке красного цвета.

§ 72. При перерыве всех видов связи работники станций участка, главные кондукторы и диспетчер должны принять все меры к обеспечению продвижения пассажирских поездов по графику. Пассажирские поезда должны быть максимально использованы для установления связи по письменным сношениям.

Для установления связи с раздельными пунктами и дежурным поездным диспетчером используются имеющаяся межстанционная, постанционная, линейно-путевая и другие виды существующей связи.

§ 73. Главный кондуктор поезда, установив перерыв всех видов связи, имеет право вести поезд по имеющемуся поездному приказу, с выдачей предупреждения машинисту о перерыве всех видов связи и строгом соблюдении указанного в поездном приказе времени хода.

Если поезд не выдерживает установленного времени хода и опаздывает более чем на 20 минут, главный кондуктор должен остановить поезд на ближайшей станции и отобрать у машиниста поездной приказ. Дальнейшее движение этого поезда осуществляется по письменным сношениям.

§ 74. Письменные сношения между станциями устанавливаются посредством нарочных следующим порядком:

главный кондуктор, прибыв на станцию, указанную в поездном приказе, посылает на соседнюю станцию старшего кондуктора или помощника машиниста поезда с извещением (форма ДУ-55).

Если нарочный встретит на перегоне поезд, он останавливает его и возвращается с ним обратно.

При невозможности посылки с извещением старшего кондуктора или помощника машиниста, главный кондуктор посылает извещение, используя в качестве нарочного любого работника железной дороги, знающего сигнализацию.

§ 75. Для пересылки письменного извещения разрешается использовать дрезину съемного типа.

§ 76. Прибыв на станцию, нарочный вызывает начальника станции для несения дежурства и вручает ему под расписку извещение (форма ДУ-55).

Начальник станции, получив извещение принимает дежурство, выдает нарочному извещение, разрешающее отправление поезда с соседней станции, с этим извещением нарочный обратно возвращается на станцию стоянки своего поезда.

Если в это время на станции находится готовый к отправлению встречный поезд, начальник станции на основании полученного извещения от нарочного отправляет встречный поезд по разрешению на бланке красного цвета (форма ДУ-56) и с главным кондуктором этого поезда посылает на соседнюю станцию письменное извещение о порядке дальнейшего движения поездов.

В этом случае нарочный со встречным поездом возвращается к месту стоянки своего поезда.

§ 77. При отсутствии на станции начальника станции нарочный укладывает петарды у сигнального знака «Граница станции» со стороны встречного поезда и привлекает для охраны их любого работника железнодорожного транспорта.

После возвращения нарочного на станцию стоянки поезда, главный кондуктор, убедившись в свободности впереди

лежащего перегона, выдает машинисту разрешение на бланке красного цвета на следование поезда до соседней станции.

§ 78. При дальнейшем отсутствии связи с диспетчером следование поезда осуществляется указанным порядком.

§ 79. С момента выдачи начальником станции извещения нарочному перегон считается занятым, и все прибывающие на станцию поезда задерживаются до прибытия на станцию поезда, указанного в разрешении.

§ 80. Начальник станции, вызванный на дежурство при перерыве всех видов связи, ограждает станцию переносными красными сигналами и несет дежурство до восстановления связи с дежурным поездным диспетчером.

В остальном, не предусмотренным положением настоящей Инструкцией, следует руководствоваться главой VI Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

§ 81. После восстановления действия связи, поездной диспетчер устанавливает местонахождение всех поездов на участке, наносит их на график исполненного движения, выдает поездные приказы в соответствии с фактическим положением поездов на участке и освобождает начальников станций от несения дежурства.

XV. Движение поездов при посредстве одного жезла или при посредстве одного локомотива

§ 82. На малодеятельных участках, где по размерам движения одновременно на участке находится один поезд, движение поездов может осуществляться при посредстве одного жезла.

При этом на участке может быть только один поезд или несъемная дрезина.

В случаях необходимости отправления на участок более одного поезда, движение при посредстве одного жезла прекращается и устанавливается движение поездов по системе поездных приказов.

На отдельных участках допускается движение поездов при посредстве одного локомотива. Другие несъемные подвижные единицы на этом участке в обращении быть не могут.

Номер обращающегося локомотива объявляется причастным работникам телеграммой (телефонограммой) начальника отделения дороги.

Обслуживание стрелок, производство маневровой работы и движение поездов по участку осуществляется непосредственно и под руководством главного кондуктора.

Точный порядок движения поездов по каждому участку, выдача и хранение жезла определяется местной инструкцией, утверждаемой начальником отдела движения, грузовой и пассажирской работы отделения.

XVI. Порядок выдачи предупреждений

§ 82а. В случаях, когда при следовании поезда необходимо обеспечить особую бдительность локомотивных и поездных бригад и предупредить их о производстве работ, на поезда выдаются письменные предупреждения.

Предупреждения выдаются:

а) при неисправности пути, искусственных и других сооружений, а также при производстве строительных и ремонтных работ, требующих уменьшения скорости или остановки в пути;

б) при вводе в действие новых, перемещений или упразднении существующих постоянных сигналов, а также при неисправности этих сигналов, когда невозможно привести их в заграждающее положение;

в) при отправлении поезда с вагонами или грузами, выходящими за пределы габарита подвижного состава, с указанием порядка следования такого поезда;

г) при отправлении поезда на ручных тормозах вследствие порчи автотормозов с указанием порядка движения такого поезда;

д) при постановке в поезд подвижного состава, который не может следовать со скоростью, установленной для данного участка;

е) при работе съемных подвижных единиц в условиях плохой видимости, а также при перевозке на путевых вагончиках тяжелых грузов;

з) во всех других случаях, когда требуется уменьшение скорости или остановка поезда в пути, изменение порядка набора воды, а также когда необходимо предупредить локомотивные и поездные бригады об особых условиях следования поезда (из § 242 Правил технической эксплуатации участков узкой колеи).

§ 83. Все предупреждения подразделяются на два вида:

а) действующие с момента выдачи до отмены, когда соответствующий руководитель по условиям производства работ не может определить точного срока их окончания;

б) действующие в течение определенного, устанавливаемого руководителем работ срока, указываемого в заявке на выдачу предупреждения.

§ 84. Для производства предвиденных работ заявки о выдаче предупреждений даются:

а) дорожными мастерами, электромеханиками дистанций сигнализации и связи — на время производства работ, но не более чем на один день;

б) начальниками дистанций пути, сигнализации и связи на срок до 3 суток.

в) начальниками отделений дороги — телеграммами на срок до 5 суток.

Предупреждения на более длительные сроки устанавливаются приказом начальника дороги.

Дорожные мастера, электромеханики дистанций сигнализации и связи дают заявки о выдаче предупреждений в следующих случаях: при работе путевого вагончика, съемной дрезины, передвижной электростанции и других съемных единиц; когда через путь, по которому идут поезда, производится погрузка или выгрузка с поезда, стоящего на соседнем пути.

Дорожными мастерами, кроме того, выдаются предупреждения на производство предвиденных работ, руководить которыми имеет право бригадир пути. Перечень таких работ устанавливается Инструкцией по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ.

§ 85. Для выполнения непредвиденных работ по устранению обнаруженных неисправностей пути и сооружений, угрожающих безопасности движения и требующих ограждения сигналами остановки (одиночная смена дефектного рельса, накладок, стрелочных, остряков, элементов уравнительных приборов, крестовин, исправление пути на пучинах и т. п.) или сигналами уменьшения скорости, заявки о выдаче предупреждений даются дорожным мастером (при его отсутствии — бригадиром пути), электромехаником СЦБ с немедленным сообщением об этом начальнику дистанции пути или соответственно начальнику дистанции сигнализации и связи.

§ 86. Заявки о выдаче предупреждений даются письменно, телеграммой или телефонограммой в адрес начальников станций по перечню, установленному начальником отделения дороги, и дежурному поездному диспетчеру.

Если заявка о выдаче предупреждений дается начальником дистанции пути или другим старшим агентом, то копия ее адресуется руководителю работ.

§ 87. Телеграммы (телефонограммы) с заявками о выдаче предупреждений на производство предвиденных работ должны подаваться с таким расчетом, чтобы дежурным поездным диспетчером и начальником станции она была получена не позже чем за 3 час. до начала действия предупреждения.

Для производства непредвиденных работ заявка о предупреждении дается непосредственно начальнику станции, ограничивающей перегон, на котором устанавливается предупреждение (письменно или телефонограммой).

Дежурный по станции содержание заявки о предупреждении немедленно передает поездному диспетчеру и дежурному по соседней станции. Если начальник станции отсутствует, то заявка в этом случае дается непосредственно поездному диспетчеру.

§ 88. Работы по устранению непредвиденных, опасных для движения поездов неисправностей пути, и других устройств, а также связанные с этим передвижения дрезин, путевых вагончиков, электростанций и других съемных единиц должны осуществляться немедленно по обнаружении неисправности после соответствующего ограждения места работы. При необходимости установления предупреждения в заявке указывается о начале производства работ по устранению неисправности.

§ 89. Руководителю работ запрещается приступать к предвиденным работам до тех пор, пока он не будет иметь подтверждения о том, что заявка о выдаче предупреждений дежурным диспетчером получена.

Подтверждением в получении заявки о выдаче на поезда предупреждений являются:

а) копия телеграммы (телефонограммы) с распиской работника телеграфа о принятии телеграммы для передачи в адрес станций согласно перечню и в адрес поездного диспетчера;

б) копия телефонограммы, расписка начальника станции, ограничивающей перегон, где установлена выдача предупреждения, или поездного диспетчера в получении письменной заявки, или расписка начальника станции в книге предупреждений под записью работника железной дороги, сделавшего заявку.

§ 90. В заявках о выдаче предупреждений должны указываться:

а) точное обозначение места пути, к которому относится предупреждение (перегон, километр и номер пути);

б) причины, вызывающие выдачу предупреждений;

в) меры предосторожности при движении поездов;

г) начало и срок действия предупреждения.

§ 91 . Все заявки и телеграммы о предупреждении немедленно заносятся дежурным по станции и дежурным поездным диспетчером в специальную книгу предупреждений и нумеруются.

Нумерация предупреждений ведется помесячно с первого номера, начиная с полуночи каждого первого числа месяца.

Старший диспетчер участка (начальник станции) на каждое первое число месяца переносит действующие предупреждения (записанные в прошлом месяце).

Все отметки в книге должны быть заверены подписью дежурного поездного диспетчера или дежурным по станции.

§ 92. Выдача предупреждений на поезда производится на станциях, устанавливаемых начальником отделения дороги.

На эти станции руководители работ (в том числе и со смежных участков, расположенных на соседних дорогах) должны адресовать все телеграммы об установлении предупреждений на том или ином участке.

§ 93. Предупреждение пишется на специальном бланке белого цвета с желтой полосой по диагонали и вручается машинисту ведущего локомотива под расписку лично дежурным поездным диспетчером, дежурным по станции или по его поручению главным кондуктором.

В случае получения предупреждения главным кондуктором от дежурного поездного диспетечра или дежурного по станции, последний расписывается за получение предупреждения и записывает его в журнал поездных приказов, вручает предупреждение машинисту ведущего локомотива, который расписывается в журнале поездных приказов главного кондуктора за получение предупреждения.

В случае необходимости выдачи предупреждения при отправлении поезда с промежуточной или с конечной станции, где нет дежурного по станции, дежурный поездной диспетчер передает его главному кондуктору регистрируемой телефонограммой. Главный кондуктор предупреждение вписывает в свой журнал для поездных приказов, после чего заполняет бланк предупреждения и вручает машинисту ведущего локомотива под расписку.

Предупреждение одновременно выдается и главному кондуктору поезда в следующих случаях:

а) при необходимости остановки поезда в пути следования;

б) при отправлении поезда с вагонами или грузами, выходящими за пределы габарита подвижного состава, с указанием порядка следования такого поезда;

в) при отправлении поезда по письменному сношению;

г) во всех других случаях, когда нужно предупредить поездную бригаду об особых условиях следования поезда.

§ 94. Бланки предупреждений заполняются заблаговременно (кроме номера поезда) лично дежурным поездным диспетчером или дежурным по станции и выдаются на каждый отправляемый поезд.

При следовании поезда двойной тягой предупреждение выдается только машинисту первого локомотива, который ставит в известность машиниста второго локомотива о наличии предупреждения.

При следовании поезда с подталкивающим локомотивом предупреждение выдается также и машинисту толкача.

Дежурные по станции выдачи предупреждений обязаны сообщить дежурному поездному диспетчеру номер первого поезда, которому выдано предупреждение.

Если на станции последней остановки поезда предупреждение выдано не было, то соответствующие поезда дежурным поездным диспетчером задерживаются для выдачи предупреждений.

§ 95. Предупреждения, устанавливаемые до отмены, выдаются на поезда впредь до получения извещения об отмене.

Предупреждения, устанавливаемые на определенный срок, выдаются на поезда только в течение этого срока. Заявки об отмене таких предупреждений не даются и выдача их на поезда прекращается, если от руководителя работ не будет

получено извещение о необходимости продления установленного срока действия предупреждения.

В тех случаях, когда руководитель работ по каким-либо причинам не имеет возможности закончить в срок, указанный в заявке, работы, вызвавшие предупреждение, он обязан до окончания срока действия предупреждения выслать к выставленным переносным сигналам уменьшения скорости сигналистов и известить дежурного поездного диспетчера, начальников станции или дежурных по станции с указанием нового срока окончания работ.

Дежурный поездной диспетчер, получивший такую заявку, обязан выяснить, на какие поезда не выдавались предупреждения, останавливать их и выдать предупреждения установленным порядком до истечения указанного в заявке срока.

§ 96. Предупреждение, установленное впредь до отмены, имеет право отменить только тот работник, которым оно установлено, или непосредственный его начальник.

Должностные лица, устанавливающие предупреждение могут поручить его отмену по окончании работ подчиненным им руководителям линейных подразделений, о чем должно быть указано в заявке на выдачу предупреждения.

§ 97. Предупреждения, установленные до отмены, отменяются немедленно по устранении причин, их вызвавших подачей телеграммы (телефонограммы) в те же адреса, что и при назначении предупреждений.

Отмена предупреждений может быть произведена также письменно или собственноручной записью в книге предупреждений на станции выдачи лицом, заявляющим отмену, с указанием месяца, числа и времени отмены и с последующим подтверждением этой записи телеграммой (телефонограммой) в установленные адреса.

Полученное извещение об отмене предупреждения дежурный поездной диспетчер или дежурный по станции заносит в книгу предупреждений против имеющихся записей, указывая, от кого именно и когда (часы, минуты и число) поступила отмена предупреждения.

Отмененные предупреждения, а также предупреждения, срок действия которых истек, перечеркиваются накрест.

§ 98. Машинисты поездных локомотивов при следовании по участку должны руководствоваться выданными предупреждениями и бдительно следить за переносными сигналами, установленными на путях.

При следовании поезда по месту производства работ в период времени, указанный в предупреждении, установленная предупреждением скорость должна соблюдаться независимо от наличия сигналов ограждения.

При прохождении мест производства работ ранее или позднее указанного в предупреждении срока и отсутствии на путях сигналов остановки или уменьшения скорости, скорость следования поезда не снижается.

§ 99. При получении заявления от машиниста, главного кондуктора, другого работника дороги или от постороннего лица о замеченном ими повреждении, препятствии или неисправности пути и сооружений начальник станции или дежурный по станции обязан немедленно уведомить об этом телеграммой или телефонограммой поездного диспетчера и передать то сообщение старшему местному работнику пути, по должности не ниже дорожного мастера, а при его отсутствии — бригадиру пути.

После указанного заявления первый поезд может быть отправлен на перегон только при сопровождении дорожного мастера, а при его отсутствии — бригадира пути, хотя бы с соседнего околотка.

Машинисту и главному кондуктору этого поезда должно быть выдано письменное предупреждение об обязательной остановке поезда в пределах километра, смежного с тем, на котором была обнаружена неисправность, и о дальнейшем следовании по указаниям работника дистанции пути.

Работник пути, сопровождающий поезд, устанавливает порядок пропуска последующих поездов, а при необходимости установленным порядком дает заявку о выдаче на поезда предупреждений.

Если поезд, имеющий предупреждение об остановке на перегоне и следовании далее по данному месту в сопровождении проводника, не встретит при проходе к месту, указанному в предупреждении, сигналов остановки и работников дистанции пути, то главный кондуктор тщательно осматривает путь и, не выявив на пути никаких препятствий, угрожающих следованию поезда, пропускает его со скоростью не свыше 5 км/час по всему месту, указанному в предупреждении, сам при этом следуя на локомотиве. По проследовании места, указанного в предупреждении, поезд останавливается, главный кондуктор переходит на свой тормоз и по его сигналу поезд отправляется далее. На первой же станции главный кондуктор докладывает об этом поездному диспетчеру.

§ 100. Приказы начальника дороги о предупреждениях адресуются начальникам соответствующих подразделений и должны быть немедленно объявлены под расписку поездным диспетчерам, машинистам-инструкторам, главным кондукторам, поездным машинистам, дежурным по станции и бригадирам пути, связанным с обслуживанием участков, на которых устанавливается предупреждение.

Эти приказы вывешиваются в помещениях дежурных по станциям, дежурных локомотивных и кондукторских бригад, а также вклеиваются в книгу предупреждения.

Начальники депо и заведующие кондукторскими резервами в трехсуточный срок по получении приказа обязаны уведомить старшего диспетчера участка, (начальника станции выдачи предупреждений) об ознакомлении локомотивных и поездных бригад с приказом начальника дороги, после чего выдача письменных предупреждений на поезда прекращается.

Независимо от наличия предупреждения и сигналов на пути при следовании во время ливневых дождей по опасным местам, указанным в специальном приказе начальника отделения дороги, локомотивные бригады должны проявлять особую бдительность при ведении состава.

Заполнение бланка предупреждения производится в соответствии с Инструкцией по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

XVII. Движение поездов при производстве работ на железнодорожных путях и сооружениях

§ 101. Движение поездов при производстве работ на железнодорожных путях и сооружениях производится полностью в соответствии с главой VIII Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР.

XVIII. Порядок движения мотодрезин съемного типа и транспортных дрезин типа ТД-5

§ 102. Порядок движения мотодрезин съемного типа и транспортных дрезин типа ТД-5 определяется приложением № 2 к Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Союза ССР и Инструкцией по эксплуатации автодрезин, мотовозов и автомотрис (моторельсового транспорта несъемного типа) на железных дорогах (введенной с 1 октября 1961 г.), утвержденной замести-

телем министра путей сообщения тов. Гундобиным 12 мая 1961 г. за № Г-11155. Приложение № 5.

На станциях, где отсутствует штат дежурных по станции, старший работник, сопровождающий дрезину съемного типа, обязан получить от дежурного поездного диспетчера письменную справку формы ДУ-62.

Приложение № 1.
Форма 47а

ЖУРНАЛ

поездных телефонограмм с движением поездов по системе поездных приказов для диспетчера

(колеи 750 и 600 мм)

Печатается книжкой 50 листов форматом 14×20.

Входящие телефонограммы от ДСД и ДСП

Дата	№№ телефонограммы	№ поезда	Время прибытия	Время отправления	Станции прибытия и отправления	Подпись ДСП и ДСД
1	2	3	4	5	6	7

Исходящие приказы от ДНЦ

Дата	№ приказа	№ поезда	Время отправления	Поезду разрешено следовать до станции	Подпись ДНЦ
1	2	3	4	5	8

Приложение № 2.
Форма 47б

ЖУРНАЛ

поездных телефонограмм с движением поездов по системе поездных приказов для главного кондуктора и дежурного по станции

(колеи 750 и 600 мм)

Печатается книжкой
50 листов форматом 14×20.

Исходящие телефонограммы от ДСД и ДСП

Дата	№ телефонограммы	№ поезда	Время		Станции прибытия и отправления	Подпись ДСП ДСД
			прибытия	отправления		
1	2	3	4	5	6	7

Входящие приказы от ДНЦ

Дата	№ приказа	№ поезда	Время	Поезду разрешено следовать до станции	Подпись ДНЦ
			отправления		
1	2	3	4	5	6

Приложение № 3.
Форма 2-а

Для нечетных поездов Машинисту поезда №.....

Станция .....

(место нахождения поезда)

ПОЕЗДНОЙ ПРИКАЗ

№..... ..... число ..... часы .....

Приказываю поезду №..... отправиться со ст.....

.....

и следовать до ст. .....

.....

Скрещение с поездом №..... назначаю на ст. .....

Ваш поезд должен быть принят на ..... путь.

Скрещение с поездом №..... переношу на ст. .....

Ваш поезд должен быть принят на ..... путь.

Обгон с поездом №..... назначаю на ст. .....

Ваш поезд должен быть принят на ..... путь.

Пропуск с поездом №..... переношу на ст.....

Ваш поезд должен быть принят на ..... путь.

Следуйте за поездом №..... за Вами следует поезд №.....

Доложить о прибытии поезда со ст. ст.....

Станции .....

разрешаю проследовать без остановок.

ДНЦ .....

Наряд на работу с поездом на участке.

Станция (или километр) .....

Станция .....

Станция .....

ДНЦ .....

Приказ и наряд принял ДСД .....

(белого цвета) Формат бланка 14×20

Приложение № 4
Форма 2-б

Для четных поездов **Машинисту поезда №.....**

Станция .....

(место нахождения поезда)

ПОЕЗДНОЙ ПРИКАЗ

№..... ..... число ..... часы .....

Приказываю поезду №..... отправиться со ст.....

.....

и следовать до ст. .....

.....

Скрещение с поездом №..... назначаю на ст. .....

Ваш поезд должен быть принят на ..... путь.

Скрещение с поездом №..... переношу на ст. .....

Ваш поезд должен быть принят на ..... путь.

Обгон с поездом №..... назначаю на ст. .....

Ваш поезд должен быть принят на ст. .....путь.....

Пропуск с поездом №..... переношу на ст.....

Ваш поезд должен быть принят на ст. ..... путь.....

Следуйте за поездом №..... за Вами следует поезд №.....

Доложить о прибытии поезда со ст. ст.....

Станция .....

разрешаю проследовать без остановок.

ДНЦ .....

Наряд на работу с поездом на участке.

Станция (или километр) .....

Станция .....

Станция .....

ДНЦ .....

Приказ и наряд принял ДСД .....

(Светло-синего цвета) Формат бланка 14×20

Приложение № 5.

Утверждаю:
Зам. министра путей сообщения
(Н. ГУНДОБИН)
12 мая 1961 г.
№ Г-11155

ИНСТРУКЦИЯ

по эксплуатации автодрезин, мотовозов и автомотрис (моторельсового транспорта несъемного типа) на железных дорогах

(вводится с 1-го октября 1961 года)

1. Требования настоящей инструкции обязательны для всех предприятий и хозяйственных единиц железнодорожного транспорта, а также других министерств и ведомств, эксплуатирующих автодрезины, мотовозы и автомотрисы с выездом на железные дороги Министерства путей сообщения.

2. Движение автодрезин, мотовозов, принадлежащих другим министерствам и ведомствам по железнодорожным путям общего пользования допускается в исключительных случаях в пределах одной дороги только с разрешения начальника дороги с указанием срока действия этого разрешения и района обращения.

Разрешение на право курсирования автодрезин, мотовозов других министерств и ведомств в пределах нескольких железных дорог выдается Министерством путей сообщения.

3. К эксплуатации на железных дорогах Министерства путей сообщения допускаются автодрезины, мотовозы и автомотрисы, конструкция которых соответствует утвержденным МПС проектам и техническим условиям.

Вносить изменения в их конструкцию без разрешения органов, утвердивших проект, запрещается.

4. Автодрезины, мотовозы и автомотрисы должны иметь отличительные знаки и надписи, предусмотренные Правилами технической эксплуатации железных дорог СССР.

Примечание: Автодрезины, мотовозы и автомотрисы, принадлежащие другим министерствам и ведомствам, должны иметь отличительные знаки данного министерства или ведомства.

5. На каждую автодрезину, мотовоз и автомотрису должен вестись технический паспорт, в который заносятся даты постройки и вступления в эксплуатацию, пробег, конструктивные изменения, смены первичного двигателя, о периодических ремонтах и другие необходимые данные.

6. К управлению автодрезинами, мотовозами и автомотрисами, эксплуатируемые на путях МПС, независимо от их ведомственной принадлежности, допускаются лица, имеющие свидетельство на право управления соответствующей единицей моторно-рельсового транспорта, выданное квалификационной комиссией отделения дороги и сдавшие экзамены по Правилам технической эксплуатации железных дорог, инструкциям — должностной, по сигнализации, движению поездов и Правил по технике безопасности в соответствии с приказом МПС № 17 Ц от 15 апреля 1959 г.

7. Автодрезины, метовозы и автомотрисы, отправляемые на перегон, рассматриваются, как поезд.

8. Отправление несъемного моторельсового транспорта на перегон, дежурный по станции производит только с разрешения дежурного поездного диспетчера. При отпралении с начальных станций, дежурный по станции проверяет наличие у водителей свидетельства на право управления и маршрутного листка, выданного соответствующей хозединицей, а также разрешения на право следования по железнодорожным путям МПС автодрезин, мотовозов, принадлежащих другим министерствам и ведомствам.

9. Следование автодрезин, мотовозов в соединении разрешается в исключительных случаях и не более двух единиц. Количество прицепляемых подвижных единиц к моторнорельсовому транспорту устанавливается начальником железной дороги в зависимости от паспортных данных, наличия тормозных средств и допускаемой скорости на руководящем спуске.

Прицепка к поездам автодрезин и мотовозов запрещается.

10. Запрещается проезд людей в кузовах дрезин и кабинах мотовозов (кроме обслуживающей бригады) более количества, указанного в паспорте.

11. Перевозка людей на прицепных платформах автодрезин и мотовозов допускается при условии выделения для них специального места и наличия ответственных лиц за соблюдением правил техники безопасности. Проезд стоя и сидя на бортах платформ категорически воспрещается.

12. При следовании автодрезин или мотовоза прицепами вперед, в тех случаях, когда движение иначе невозможно (возвращение на станцию с перегона после выгрузки, при маневрах на станции и т. п.) нахождение людей на при-

цепах, кроме помощника водителя или выделенного сигналиста запрещается.

13. Действующие дрезины, мотовозы и автомотрисы при выезде на перегон должны иметь сигнальные приборы и принадлежности в соответствии с установленными МПС нормами, а также следующие запасные части, детали и инвентарь: ремень вентилятора, конденсатор, один комплект свечей, передаточную цепь (при наличии одной действующей), контакты-прерыватели (один комплект), автомобильный насос для продувки бензопровода, заряженный огнетушитель, реечный домкрат и тормозной башмак.

Автодрезины, мотовозы и автомотрисы, как правило, должны быть оборудованы спидометрами, указывающими скорость движения и пробег в км.

14. Моторельсовый транспорт должен содержаться в исправном состоянии, обеспечивающем его бесперебойную работу и безопасность движения. Выезд мотовозов, автомотрис, автодрезин и прицепов к ним с неисправностями запрещается. Установленные отопительные приборы должны полностью отвечать правилам пожарной безопасности.

Перед отправлением со станции водитель должен: произвести осмотр и проверку исправности моторнорельсового подвижного состава, обращая особое внимание на состояние мотора, ходовых частей и тормозного устройства: убедиться в правильности сцепления с прицепом и правильности погрузки и крепления груза, проверить наличие сигнальных принадлежностей, запасных частей и деталей, предусмотренных п. 13 настоящей инструкции.

15. При выезде на работу и во время работы водитель автодрезины, мотовоза и автомотрисы обязан:

а) точно соблюдать ПТЭ, инструкции по сигнализации, движению поездов и маневровой работе, настоящую инструкцию, Правила техники безопасности, требования всех приказов МПС и дороги, направленных на обеспечение безопасности движения поездов;

б) иметь при себе: свидетельство установленного образца на право управления соответствующей единицей моторного парка, акт технического осмотра, надлежаще оформленный маршрутный лист.

Водители моторнорельсового транспорта, принадлежащего другим министерствам и ведомствам, кроме этого должны иметь удостоверения о сдаче экзаменов по Правилам технической эксплуатации железных дорог Союза ССР.

16. Моторнорельсовый транспорт, курсирующий по железным дорогам СССР, в том числе и принадлежащий железнодорожным организациям, подвергается обязательному ежегодному контрольно-техническому осмотру и опробованию.

17. Контрольный осмотр и опробование моторнорельсового транспорта производит работник, назначаемый начальником отделения дороги (специалист по автомоторнорельсовому транспорту), представитель хозединиц и осмотрщик вагонов станции приписки или ближайшей станции, имеющей осмотрщика вагонов. Осмотру и опробованию подвергаются: кузов, ходовая часть, тормозное оборудование, двигатель, все механизмы, приборы, электрооборудование, после чего машина испытывается пробной поездкой. Результаты осмотра и пробной поездки оформляется актом установленной формы.

18. Каждая автодрезина, мотовоз и автомотриса, курсирующая на участках, оборудованных автоблокировкой, должны быть комиссионно проверены на надежность шунтирования рельсовых цепей, о чем делается соответствующая запись в паспорте.

19. Во время технического осмотра моторнорельсового транспорта, проверяется наличие технического паспорта и правильность его заполнения.

20. Запрещается эксплуатация подвижного состава моторнорельсового транспорта, не имеющего актов годового осмотра и с просроченным сроком ремонта.

21. Начальники хозяйственных единиц, имеющие в своем распоряжении моторнорельсовый транспорт, обязаны строго соблюдать установленные сроки периодического ремонта, осмотра и освидетельствования автодрезин, мотовозов, автомотрис. Систематически проверять их состояние, знания водителями и их помощниками Правил технической эксплуатации, профиля участка, расположения сигналов и указателей, а также порядка соединения с прицепами и другим подвижным составом, погрузки и выгрузки перевозимого груза на станциях и перегонах.

п. п. Главный ревизор по безопасности движения МПС — **М. Кошляк.**

К № Г-11155

Действителен на движение до «.....».....19..... г.

АКТ

Контрольно-технического осмотра и опробования

.....
(марка машины)

19..... г. комиссия в составе:

представителя ..... отделения дороги.....

т. ..... осмотрщика вагонов ст. .....

и представителя ..... т. .....
(название хозединицы)

произвела, технический осмотр и пробную поездку .....
(марка машины)

..... №..... от ст. ..... ж. д.

до ст. ..... ж. д. на расстояние ..... км

..... установили, что: ходовые части, двигатель

и кузов ..... №..... соответствуют техническим
(марка машины)

требованиям, предъявленным к моторнорельсовому транспорту, имеющему право следования по перегонам. Колесные пары должны пройти очередное переосвидетельствование:

колесная пара №..... «.....».....19..... г.

колесная пара №..... «.....».....19..... г.

..... №..... разрешено курсирование по железнодорожной сети СССР. Вес прицепной нагрузки .....

..... тонн.

Представитель отделения ..... ж. д.

Осмотрщик вагонов на ст. ..... ж. д.

Представитель хозединицы:

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ПОГРУЗКЕ И ПЕРЕВОЗКЕ НЕГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ НА УЗКОКОЛЕЙНЫХ УЧАСТКАХ (750 и 600 мм)

Латвийской железной дороги

Утверждаю
Начальник Латвийской железной дороги
Н. КРАСНОБАЕВ.
24 октября 1961 г.

ИНСТРУКЦИЯ

ПО ПОГРУЗКЕ И ПЕРЕВОЗКЕ НЕГАБАРИТНЫХ И ТЯЖЕЛОВЕСНЫХ ГРУЗОВ НА УЗКОКОЛЕЙНЫХ УЧАСТКАХ

Латвийской железной дороги

I. Определение негабаритности грузов и их классификация

§ 1. Негабаритным считается такой груз, который при погрузке на открытый подвижной состав не вписывается в очертание габаритов подвижного состава:

а) для колеи 750 мм — при габарите приближения строений ГОСТ-9720-61 (фиг. 3) в габарит подвижного состава ГОСТ-9720-61 (фиг. 4), а также в кривых радиуса 75 м выходит за линию этого габарита более чем на 35 мм;

б) для колеи 600 мм — при габарите приближения строений СУ-600 (фиг. 1) в габарит подвижного состава ГВ-600 (фиг. 2), а также в кривых радиуса 60 м выходит за линию этого габарита более чем на 50 мм.

Эти 35 мм для колеи 750 мм и 50 мм для колеи 600 мм включают в себя выход груза в зависимости от кривизны пути и разбега ходовых частей вагона;

в) груз, заполняющий весь контур габарита подвижного состава, погруженный симметрично на четырехосную платформу колеи 750 мм с расстоянием между шкворнями тележек 6,9 м и не превышающий длину платформы 10 м, считать условно габаритным;

г) груз, заполняющий весь контур габарита подвижного состава, погруженный симметрично на четырехосную платформу колеи 600 мм с расстоянием между шкворнями тележек 4,6 м и не превышающий длину платформы 4,84 м, считать условно габаритным.

§ 2. Негабаритность может быть односторонней, т. е. когда какая-либо часть предмета выходит за пределы габарита подвижного состава в одну сторону от оси пути, и двухсторонней, — когда части предмета выходят за пределы габарита в обе стороны от оси пути.

§ 3. В зависимости от формы груза, его размеров и расположения на подвижном составе, негабаритность может быть боковой, верхней и нижней.

§ 4. Негабаритные грузы, в зависимости от размеров выхода груза за пределы очертания габарита подвижного состава, разделяются на три степени негабаритности:

а) негабаритность 0-й степени,

б) негабаритность 1-й степени,

в) негабаритность 2-й степени.

§ 5. Контуры негабаритностей разных степеней являются предельными очертаниями, в которых должен помещаться груз, погруженный на подвижной состав, стоящий на прямом горизонтальном пути, при условии, что ось платформы совпадает с осью пути и длина груза или платформы не превышает приведенной в § 1 длины нормальной платформы.

§ 6. Если длина платформы, или жесткой базы, больше или меньше указанных в § 1, то расчетная степень негабаритности определяется для каждого отдельного случая, исходя из фактических размеров груза, платформы и жесткой базы на основе расчетов

Колея 750 мм

§ 7. Боковой негабаритностью считается такая негабаритность, которая находится в пределах высоты от 900 мм, считая от головки рельса, до высоты 2630 мм, с выходом груза за боковое очертание габарита ГОСТ-9720-61.

§ 8. Верхней негабаритностью считается такая негабаритность, которая находится в пределах высоты 2630 мм и выше до 3600 мм над головкой рельса.

§ 9. Нижней негабаритностью считается всякое отступление от габарита ГОСТ-9720-61 в пределах высоты до 900 мм от головки рельса.

§ 10. Негабаритность нулевой степени определяется заштрихованной площадью на фиг. 8, которая может заниматься грузом с возможностью прохождения по прямым и кривым радиуса не менее 75 м, при этом:

а) боковая негабаритность на высоте от головки рельса от 900 мм до 2630 мм допускает ширину от оси пути по горизонтали 1300 мм;

б) верхняя негабаритность на высоте от головки рельса 2630 мм допускает ширину от оси пути по гороизонтали 1300 мм, а на высоте 3270 мм — ширину 750 мм.

§ 11. Негабаритность первой степени определяется заштрихованной площадью на фиг. 9, которая может заниматься грузом с возможностью прохождения по прямым и кривым радиусам не менее 75 м, при этом:

а) боковая негабаритность на высоте от головки рельса от 900 мм до 2630 мм допускает ширину от оси пути по горизонтали 1400 мм;

б) верхняя негабаритность на высоте от головки рельса 2630 мм допускает ширину 1400 мм от оси пути, и на высоте 3500 мм ширину 700 мм.

§. 12. Негабаритность второй степени определяется заштрихованной площадью на фиг. 10, которая может заниматься грузом, с возможностью прохождения по прямым и кривым радиуса не менее 75 м, при этом:

а) боковая негабаритность на высоте от головки рельса от 900 мм до 2630 мм допускает ширину от оси пути по горизонтали 1500 мм;

б) верхняя негабаритность на высоте от головки рельса 2630 мм, допускает ширину 1500 мм, а на высоте 3600 мм ширину 600 мм.

Примечание: на фигурах 8, 9 и 10 согласно ГОСТ-9720-61 размеры 690, 1380, 2450 и 1225 подлежат исправлению соответственно на 740, 1480, 2750 и 1275.

Колея 600 мм

§ 13. Боковой негабаритностью считается такая негабаритность, которая находится в пределах высоты от 750 мм считая от головки рельса, до высоты 2700 мм, с выходом груза за боковые очертания габарита ГВ-600.

§ 14. Верхней негабаритностью считается такая негабаритность, которая находится в пределах высоты 2700 мм и выше до 3100 мм над головкой рельса.

§ 15. Нижней негабаритностью считается всякое отступление от габарита ГВ-600 в пределах высоты до 750 мм от головки рельса.

§ 16. Негабаритность нулевой степени определяется заштрихованной площадью на фиг. 5, которая может заниматься грузом с возможностью прохождения по прямым и кривым радиуса не менее 60 м, при этом:

а) боковая негабаритность на высоте от головки рельса 750 мм до 2700 мм допускает ширину оси пути по горизонтали 1100 мм;

б) верхняя негабаритность на высоте от головки рельса 2700 мм допускает ширину от оси пути по горизонтали 1100 мм, а на высоте 3100 мм ширину от оси пути 600 мм.

§ 17. Негабаритность первой степени определяется заштрихованной площадью на фиг. 6, которая может заниматься грузом с возможностью прохождения по прямым и кривым радиуса не менее 60 м, при этом:

а) боковая негабаритность на высоте от головки рельса от 750 мм до 2700 мм, допускает ширину от оси пути по горизонтали 1200 мм;

б) верхняя негабаритность на высоте от головки рельса 2700 мм допускает ширину от оси пути по горизонтали 1200 мм, а на высоте 3100 мм, — ширину 700 мм.

§ 18. Негабаритность второй степени определяется заштрихованной площадью по фиг. 7, которая может заниматься грузом с возможностью прохождения по прямым и кривым радиуса не менее 60 м, при этом:

а) боковая негабаритность на высоте от головки рельса 750 мм допускает ширину от оси пути 1300 мм, на высоте 2000 мм ширину от оси пути по горизонтали 1250 мм, а на высоте 2700 мм над головкой рельса — ширину от оси пути по горизонтали 1200 мм;

б) верхняя негабаритность на высоте от головки рельса 2700 мм допускает ширину от оси по горизонтали 1200 мм, на высоте 3100 мм — ширину 800 мм.

II. Порядок приема и погрузки негабаритных грузов

§ 19. Отправитель, предъявивший к перевозке негабаритный груз, должен представить начальнику отделения дороги или начальнику станции отправления груза заявление и эскиз способа его установки и укрепления на подвижном составе, с техническими расчетами прочности запроектированного укрепления.

В чертеже должны быть указаны все необходимые размеры, дающие полное представление об очертании груза.

§ 20. Запроектированный отправителем способ погрузки, упаковки и укрепления грузов 1-й и 2-й и выше второй степени должен быть проверен главным инженером отделения дороги с привлечением работников отдела движения и грузовой работы, а также вагонного депо, дистанций пути, сигнализации и связи, а грузов нулевой степени — начальником станции с участием местного дорожного мастера.

Особое внимание при проверке должно быть обращено на правильное расположение центра тяжести груза по отношению к оси вагона:

а) рассмотреть возможность частичной разборки груза, снятия частей, выступающих за очертания габарита, изменения упаковки груза;

б) определить способ наилучшего укрепления и расположения груза на платформе или на транспортере, т. е. путем укладки груза боком, плашмя, ребром, стоя или путем поднятия одной стороны груза на подкладки;

в) подобрать такой тип подвижного состава, который даст наибольшее уменьшение негабаритности.

§ 21. После погрузки негабаритного груза, ширина которого в местах расположения бортов шире пола платформы средствами отправителя производится увязка бортов проволокой диаметром не менее 4 мм или их снятие и размещение на этой же платформе. При этом надлежит руководствоваться следующим;

а) перед спуском и увязкой бортов у платформ должны быть тщательно осмотрены и заправлены буксы;

б) борта после увязки должны занимать вертикальное положение и не мешать открытию крышек букс, в противном случае они должны быть сняты и погружены на платформу;

в) у 4-осных платформ все продольные борта связываются между собой за увязочные крюки бортовых частей, торцевые борта снимаются или привязываются к увязочным кольцам на буферном брусе. Кроме того борта одной и другой сторон связываются между собой проволокой, которая для этого пропускается под платформой ниже уровня боковых и хребтовых балок;

г) если груз позволяет, то крайние продольные борта для облегчения доступа к буксам должны быть подняты и закреплены в нормальном положении.

В случае, если длина груза более длины нормальной платформы, на которую он погружен, а также если груз должен быть погружен на сцепе платформ или транспортере, база которого более базы (расстояния между шкворнями тележек) нормальной платформы, то кроме определения негабаритности груза на прямом участке пути, должна быть определена расчетная негабаритность груза при прохождении по кривой условного радиуса.

по колее — 750 мм — 75 м
по колее — 600 мм — 60 м

с учетом увеличения негабаритности, зависящей от разбега ходовых частей подвижного состава.

§ 22. Погрузка и перевозка грузов I-й и II-й степени негабаритности в пределах одного отделения разрешается начальником отделения дороги, а в пределах двух отделений— начальником дороги, после согласования с начальником отделения дороги, на которое груз следует под выгрузку.

§ 23. Погрузка и перевозка негабаритных грузов нулевой степени как в пределах одного, так и двух отделений производится по разрешению начальника отдела движения и грузовой работы отделения дороги отправления груза. Об отправлении негабаритного груза нулевой степени на соседнее отделение начальник отдела движения и грузовой работы телеграфно извещает об этом начальника отдела движения и грузовой работы соседнего отделения.

§ 24. Погрузка и перевозка грузов с негабаритностью более второй степени в каждом отдельном исключительном случае разрешается приказом начальника отделения дороги.

Прием к перевозке длинномерных и тяжеловесных грузов весом в одном месте более 500 кг, длиной свыше 6000 мм, а шириной свыше 1900 мм со станций широкой колеи Латвийской железной дороги назначением на станции узкой колеи производится по разрешению служб движения и грузовой работы, пути, и вагонной.

§ 25. Если для определения возможности пропуска такого груза потребуется производство опытных поездок с макетом, то макет и сами опыты устраиваются за счет отправителя груза.

§ 26. Подвижной состав, предназначенный для перевозки негабаритных грузов, перед подачей под погрузку должен быть тщательно осмотрен и подготовлен в техническом отношении. При этом особое внимание должно быть обращено на отсутствие неравномерного проката бандажей и наличие смазки в буксах. Подвижной состав, предназначенный для тяжеловесных грузов, должен быть осмотрен лично начальником пункта технического осмотра или его заместителем.

§ 27. Разрешение начальнику станции на погрузку дается телеграфом или телефонограммой с указанием основных размеров, которые должен иметь груз после погрузки.

§ 28. На каждом отделении дороги приказом начальника отделения дороги по приемке предъявляемых к перевозке негабаритных грузов первой и второй степени создается постоянная комиссия в составе ревизора движения или стар-

шего коммерческого ревизора (председатель), представителей дистанции пути, сигнализации и связи, вагонного участка и начальника станции.

§ 29. Комиссия обязана:

а) тщательно проверить исправность загруженной платформы или транспортера, наличие зазоров между скользунами, наличие смазки, отсутствие неравномерного проката бандажей;

б) произвести точный обмер негабаритного груза, высоту от уровня головки рельса, ширину от середины вагона;

в) предложить отправителю сделать контрольную раму, указав ему точные размеры последней , при этом рама должна быть сделана по наибольшим оказавшимся размерам, действительным или расчетным;

г) проверить наличие надписи «груз негабаритный . . . . степени», которая должна быть четко нанесена несмывающейся краской с обеих сторон всякого негабаритного груза;

д) проверить наличие контрольных полос, наносимых несмывающейся краской на полу платформы по контуру груза, если ширина груза менее ширины платформы; если груз шире платформы, то контрольные полосы наносятся на самом грузе по вертикали от продольных граней пола платформы; если под грузом имеются подкладки, то контрольные полосы наносятся также на них. В зависимости от положения груза по отношению к этим контрольным полосам в пути следования определяется, имел ли груз сдвиг и в какую сторону;

е) комиссией составляется акт по форме, указанной ниже:

Примечание: при негабаритности нулевой степени акт о погрузке и условиях перевозки негабаритного груза составляется наальником станции совместно с местным дорожным мастером;

ж) сообщить начальнику отделения дороги подъемную силу, номера загруженных платформ, их осность, фактически оказавшиеся размеры груза.

§ 30. После этого начальник отделения дороги при первой и второй степенях негабаритности груза или начальник отдела движения и грузовой работы отделения дороги — при нулевой степени дают телеграфные указания об отправлении и пропуске груза.

§ 31. При производстве маневров с платформами, загруженными негабаритными грузами, а также при взятии поезда с места и остановке его, резкие толчки не допускаются.

§ 32. Грузы, имеющие негабаритность первой, второй и более второй степени, должны следовать в сопровождении контрольной рамы, устанавливаемой на груженом вагоне или платформе в плоскости шкворня передней тележки или передней оси. Контрольная рама устанавливается отправителем по указанию комиссии, принимающей груз.

§ 33. Вагон с контрольной рамой должен следовать первым за паровозом, не ближе чем на расстоянии 12 осей от негабаритного груза. Наблюдение за прохождением контрольной рамы ведется сопровождающим груз опытным работником дистанции пути, по должности не ниже бригадира пути.

§ 34. Платформы с негабаритными грузами первой, второй степени должны ставиться в средней части поезда, но не ближе, чем на расстоянии 12 осей от вагона с контрольной рамой и от хвоста поезда.

Платформы с негабаритными грузами, которые должны следовать в сопровождении контрольной рамы, не разрешается ставить в поезда, сформированные только из порожних вагонов.

Платформы с негабаритными грузами нулевой степени могут быть помещены в любой части поезда, с соблюдением руководящих указаний и дополнений к ПТЭ.

III. Порядок следования поездов с негабаритным грузом по станциям и перегонам

§ 35. Пропуск негабаритного груза требует принятия ряда предосторожностей в организации движения поездов (сокращение скорости, освобждение путей на станциях и т. д.), которые определяются начальником отделения дороги или начальником отдела движения и грузовой работы при даче разрешения на пропуск груза.

§ 36. При отправлении негабаритного груза, поездной диспетчер, кроме путевого разрешения, выдает машинисту и главному кондуктору копию телеграммы, в которой начальником отделения дороги или начальником отдела движения и грузовой работы установлены порядок и условия пропуска по участку поездов с негабаритным грузом.

§ 37. Поезда с негабаритными грузами, как правило, должны пропускаться в пределах станций по специально выделенным для этого путям, указанным в техническо-распорядительных актах станций.

§ 38. В случае занятия этих путей подвижным составом, грузы с боковой негабаритностью разрешается пропускать и по другим приемо-отправочным путям, имеющим расстоя-

ние между осями соседних путей на прямом участке не менее 3600 мм — при условии, что для колеи 750 мм на высоте более 760 мм над головкой рельса в междупутьях нет никаких устройств, находящихся ближе 1700 мм, а для колеи 600 мм — на высоте 650 мм — 1500 мм от оси пути, по которому пропускается негабаритный груз (с соответствующим увеличением на кривых).

§ 39. При следовании по станциям негабаритного груза с боковой негабаритностью первой, второй степени, подвижной состав на соседних путях должен быть отведен от предельных столбиков на расстояние, обеспечивающее нормальное междупутье (не менее 3600 мм).

§ 40. Негабаритные грузы с верхней негабаритностью всех степеней не должны пропускаться по путям, около которых находятся пакгаузы, грузовые или пассажирские навесы или другие сооружения, у которых подкосы стропил или свесы крыш или какие-либо другие части строений построены с отступлением от габарита приближения строений СУ-600 и ГОСТ-9720-61.

§ 41. На перегонах, где расстояние между осями путей узкой колеи, а также между осями путей нормальной и узкой колеи менее 4100 мм, скрещение и обгон поездов, в составах которых следует негабаритный груз первой и второй степени, запрещается.

§ 42. Для пропуска по станциям поезда с негабаритным грузом первой и второй степени, в разрешении начальника отделения дороги должно быть указано по каким путям этот поезд должен пропускаться по станции. В том случае, когда на соседних путях по условиям габаритности не может быть допущено нахождение подвижного состава, это должно быть оговорено в разрешении начальника отделения.

§ 43. Порядок следования поездов с негабаритными грузами в местах, где участки пути не соответствуют габариту приближения строений, определяется в каждом отдельном случае специальным приказом начальника отделения дороги.

§ 44. О следовании по участку поезда с негабаритным грузом диспетчер оповещает своим приказом работников службы пути, движения и связи, а при движении поездов по системе поездных приказов, ставит в известность также всех находящихся на участке главных кондукторов.

§ 45. При перерыве всех видов связи движение по участку поездов с негабаритными грузами прекращается впредь до восстановления связи.

§ 46. Поезда, в составе которых находится негабаритный груз в сопровождении контрольной рамы, должны следовать в пределах станций, разъездов, по мостам с ездой по низу и под путепроводом со скоростью не свыше 5 км/час.

§ 47. Поезда, в составе которых находится негабаритный груз нулевой степени, не требующий сопровождения контрольной рамой, должны следовать в пределах станций, разъездов, по мостам с ездой по низу и под путепроводами со скоростью не свыше 10 км/час.

§ 48. При следовании по станционным путям поездов с грузами негабаритности первой и второй степени, воспрещается нахождение людей ближе чем: для колеи 750 мм на 1,8 и для колеи 600 мм на 1,5 м от оси пути следования груза, о чем дежурный по станции должен предупредить работников станции и других служб, могущих в это время находиться около пути следования груза.

§ 49. Во время прохода поезда с негабаритными грузами боковой негабаритности первой и второй степени, воспрещается нахождение людей на мостах, и под путепроводами. Начальник дистанции пути и начальник станции, получив извещение диспетчера, обязаны предупреждать об этом дорожных мастеров, начальников охраны мостов и тоннелей.

§ 50. При вождении поездов, в составе которых находятся вагоны с негабаритным грузом, машинисту и главному кондуктору поезда выдается письменное предупреждение. В этом предупреждении указываются километры, при проходе которых поезд должен следовать с указанной в предупреждении скоростью.

IV. Устройство контрольной рамы

Контрольная рама укрепляется на первом от локомотива вагоне или платформе в плоскости шкворня передней тележки или передней оси.

Контрольная рама должна точно соответствовать поперечным фактическим или расчетным размером груза.

Удобнее всего построить такую раму на крытом вагоне, который должен иметь:

а) исправные ходовые части;
б) тормозную площадку;
в) нерасшатанный, прочный кузов;
г) минимальный износ бандажей;
д) неразработанный шкворень.

Устройство контрольной рамы сводится к следующему: к стенкам кузова, против шкворня, ближайшей к тормозной будке тележки, болтами прикрепляются бруски сечением примерно 5x7,5 см. Такими же брусками контур замыкается над крышей. К брусковой раме прикрепляются гвоздями тонкие планки сечением примерно 1x10 см. Свободные концы планок обрезаются точно по расчетным габаритным размерам груза. Правильность изготовления рамы тщательно проверяется. На случай поломки в путь берется несколько запасных планок.

Рама окрашивается в красный цвет.

V. Погрузка тяжеловесных грузов

§ 51. Тяжеловесные грузы как габаритные, так и негабаритные, при перевозке требуют особых мер предосторожности.

Груз на платформе должен быть расположен так, чтобы поперечные прокладки между полом платформы и грузом равномерно распределяли нагрузку между тележками.

В зависимости от веса, длины и ширины опорной поверхности, груз может располагаться или непосредственно на полу платформы, или с применением поперечных и продольных подкладок, укадываемых на поперечные.

Укрепление погруженного на платформу груза в зависимости от его веса и формы может быть произведено при помощи стоек, подпорок, зажимов, угольников, проволоки, скрученной в виде троса, круглого или сортового железа. На полу платформы, загруженной тяжеловесным грузом, должны быть нанесены несмываемой краской контрольные полосы белого или красного цвета, по которым главный кондуктор в пути следования проверяет правильность расположения груза.

К грузовым документам должны быть приложены акт о погрузке и условиях перевозки тяжеловесного груза.

§ 52. На четырехосную платформу допускается погрузка тяжеловесных грузов весом не более подъемной силы вагона.

§ 53. Погрузка тяжеловесных грузов может производиться как на местах общего пользования, так и на подъездных путях, складах и погрузочных пунктах отправителя, его средствами и механизмами.

§ 54. Главный кондуктор должен проверить, приложен ли к дорожной ведомости акт, составленный на станции отправления, и подписан ли он сответствующей комиссией. Если такого акта нет, главный кондуктор докладывает об этом диспетчеру и начальнику станции, а вагоны отцепляет.

§ 55. Разрешение на погрузку и пропуск тяжеловесного груза в каждом отдельном случае дается начальником отделения дороги по согласованию с начальником дистанции пути и вагонного депо или отдела вагонного хозяйства. Способ крепления определяется комиссией, подписывающей акт о погрузке.

VI. Очертание погрузки для колеи 750 мм

§ 56. Грузы, перевозимые на открытом подвижном составе (с длинной «Л» прямоугольной части погрузочной платформы не более 10 м и базой «л» не более 6,9 м или при меньших значениях «Л» и «л», но когда отношение «Л» к «л» меньше или равно 1,5), могут иметь по всей длине погрузочной платформы размеры очертания погрузки, показанные на фиг. 11.

На железнодорожных линиях, подготовленных для перевозки длинномерных грузов или древесины в хлыстах и имеющих уширение в кривых участках пути по нормам, приведенным в скобках в табл. 2. Руководящих указаний к § 16 ПТЭ узкой колеи (с учетом примечания «1б» к указанной таблице), допускается иметь размеры очертания погрузки по фиг. 11 по всей длине указанных длинномерных грузов.

А К Т

о погрузке и условиях перевозки негабаритного груза

Предъявленный на ст. ..... Латв. ж. д. негабаритный груз, следующий на ст. ..... ж. д. имеет:

общий вес ..... т.

общую длину ..... мм

В одну сторону			В другую сторону		
На высоте от головки рельса в мм	Ширина от оси пути в мм	Степень негабаритн., боковая или верхняя	На высоте от головки рельса в мм	Ширина от оси пути в мм	Степень негабаритн., боковая или верхняя

Особенности груза .....

.....

.....

Груз погружен на ..... № ..... подъемной
(платформу или транспортер)

силой ..... т. с базой ..... мм.

Расчетная негабаритность при радиусе кривой 75 м (для колеи 600 мм — 60 м) ..... степени .....

Способ погрузки .....
/краном или вручную)

Разрешение начальника отделения № ..... от ..... начальника отдела движения и грузовой работы № ..... от ..... Маршрут следования ..... Особые условия по заключению комиссии, которые должны соблюдаться при перевозке груза

.....

.....

Расположение груза на платформе и прочность его укрепления проверены.

Акт составлен на станции ..... Латвийской ж. д.

Подписи:

Председатель комиссии

Члены комиссии: Представитель ПЧ

Представитель ВЧД

Начальник станции

Примечание. Акт составляется в трех экземплярах. Подлинный экземпляр следует с грузом при документах или в запечатанном конверте. Первая копия пересылается в отделение дороги и хранится у начальника отдела движения и грузовой работы, вторая копия остается у начальника станции погрузки негабаритного груза.

А К Т

о погрузке и условиях перевозки тяжеловесного негабаритного груза

..... 196..... г. на основании распоряжения начальника отделения № ..... комиссия в составе

.....

составила настоящий акт в том, что на ст. ..... Латв. ж. д. предъявленный тяжеловесный и негабаритный груз ..... наименование груза (погружен на платформу, транспортер) №..№..... П. С. ..... осей с базой ..... м назначением на ст. ..... ж. д.

На основании произведенного комиссией осмотра и обмера погруженного груза устанавливаются следующие данные:

1. Вес груза нетто ..... кг.
2. Вес подкладок и крепления ..... кг.
3. Тара вагона ..... т.
4. Общий вес вагона брутто ..... т.
5. Давление от оси на рельс I тележки ..... т.
6. Давление от оси на рельс II тележки ..... т.
7. Давление от оси на рельс III тележки ..... т.
   В зависимости от количества тележек
8. Длина опорной поверхности груза ..... мм.
9. Ширина опорной поверхности груза .....мм.
10. Расстояние между серединами поперечных подкладок ..... мм.
11. Наибольшие размеры для негабаритного тяжеловеса (в случае, если тяжеловесный груз габаритный, то делается запись «груз габаритный»).

В одну сторону			В другую сторону		
На высоте от головки рельса в мм	Ширина от оси пути в мм	Степень негабаритност., боковая или верхняя	На высоте от головки рельса в мм	Ширина от оси пути в мм	Степень негабаритност., боковая или верхняя

Расчетная негабаритность с учетом выхода на кривых радиуса 75 м (для колеи 600 мм — 60 м) ..... степени.

Способ погрузки ..... (краном или вручную).

Комиссия устанавливает, что груз погружен правильно в соответствии с инструкцией, утвержденной начальником дороги ..... 196..... г., крепление груза вполне обеспечивает устойчивость груза в движении. На полу платформы, грузе и подкладках контрольные полосы нанесены.

Груз может следовать до ст. ..... через ..... с соблюдением следующих условий

.....

.....

Председатель комиссии

Члены комиссии:

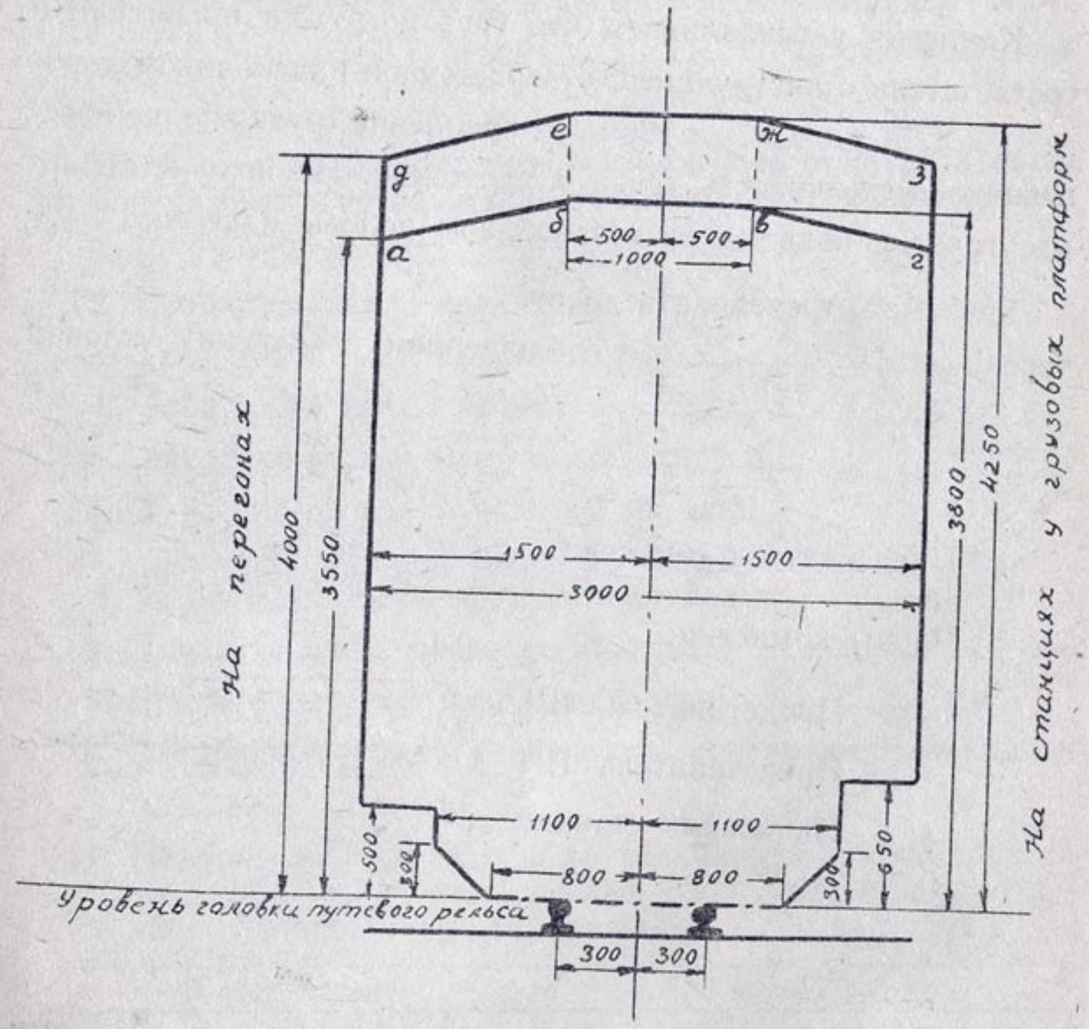
Представитель ВЧД

Представитель ПЧ

Начальник станции

ГАБАРИТ

приближения строения СУ-600 для колеи 600 мм

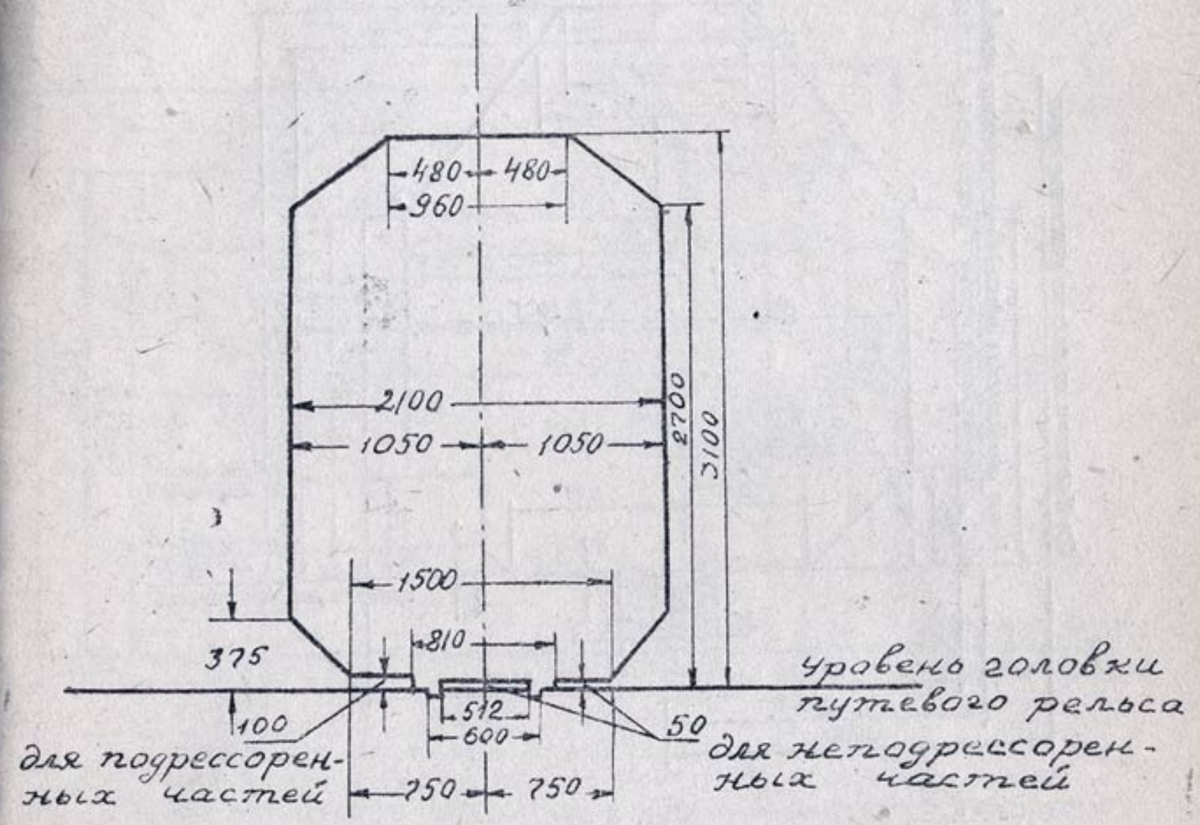


По очертанию абвг – для строений из огнестойких и несгораемых материалов. По очертанию дежз – для строений из сгораемых материалов

Фиг 1

ГАБАРИТ

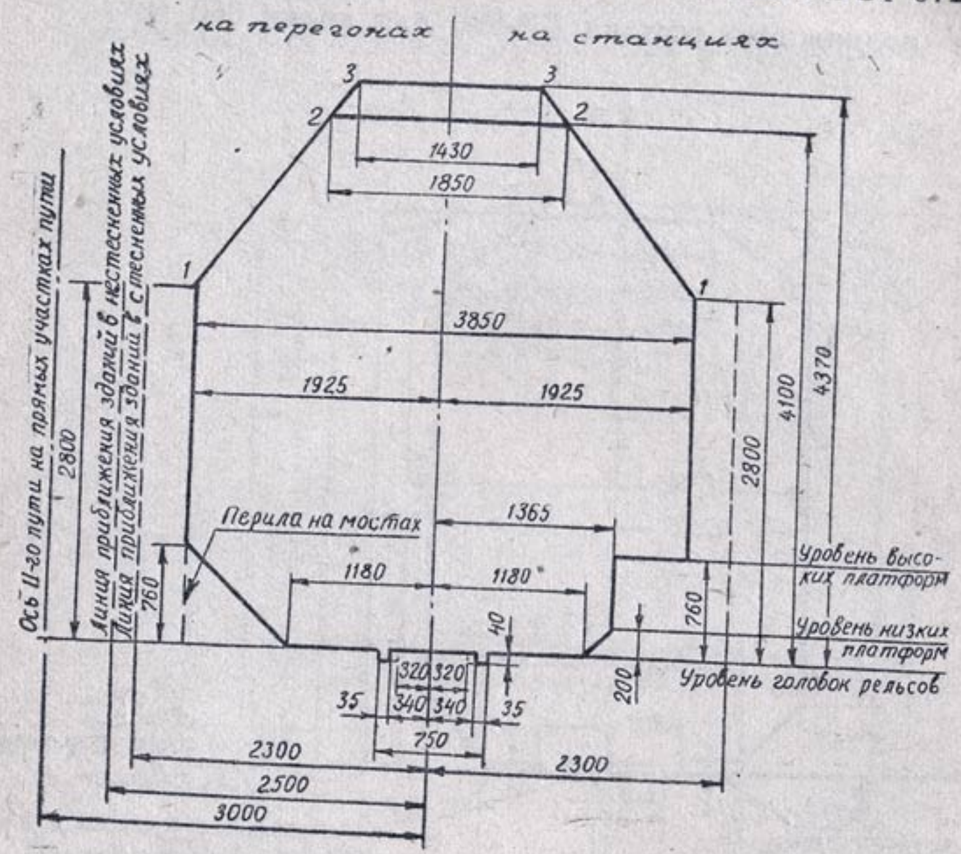
подвижного состава ГВ-600 для колеи 600 мм



Фиг 2

ГАБАРИТ

приближения строений Су для колеи 750 мм по ГОСТ 9720-61



Фиг. 3

1—2—2—1 — верх габарита строений из огнестойких несгораемых и защищенных от возгорания материалов.

1—3—3—1 — верх габарита строений из сгораемых материалов.

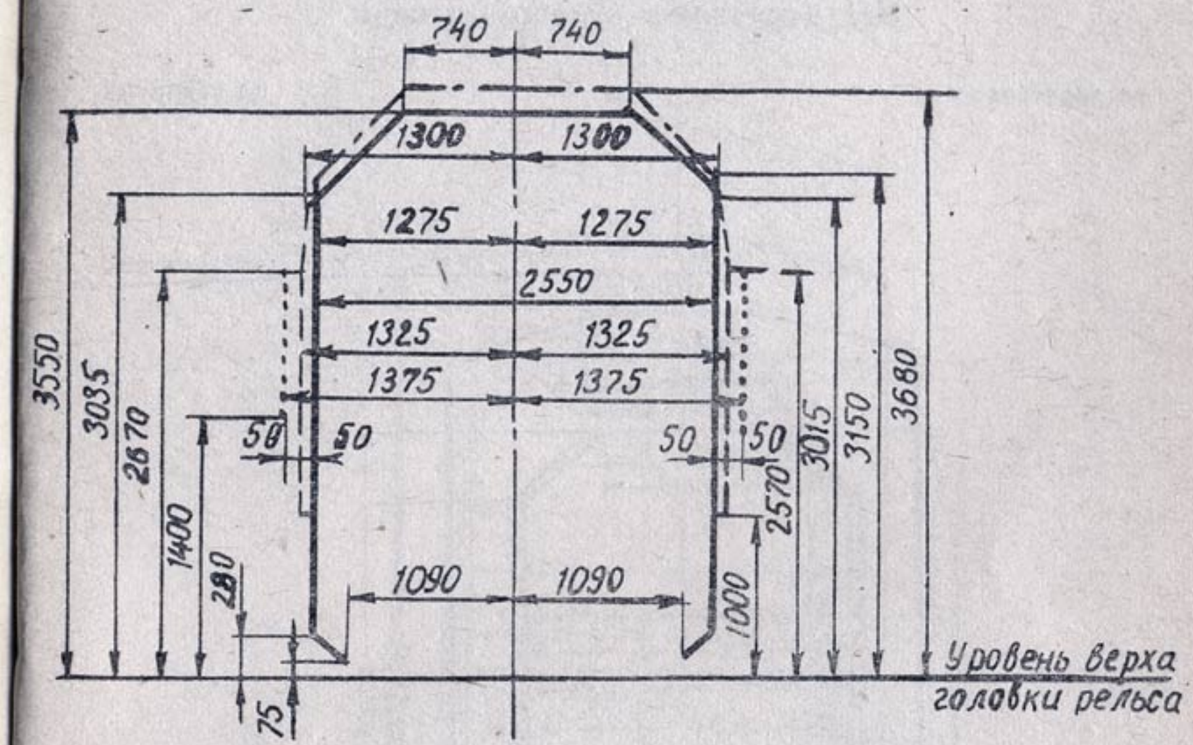
Примечания:

1. Габарит Су на станциях относится и к остановочным раздельным пунктам.
2. В нижней части размер 340 мм определяет габарит приближения желобов и контррельсов, а размер 320 мм — габарит приближения всех других постоянных частей строения пути.
3. Разрешается укладывать настил железнодорожных переездов внутри колеи до 30 мм выше уровня верха головок рельсов в тех случаях, когда это допускается положением нижних частей эксплуатируемого на данной линии подвижного состава.
4. Размеры габарита приближения строений в кривых отсчитываются: горизонтальные — от вертикальной линии, проходящей внутри колеи на расстоянии 375 мм, от рабочего канта головки ближайшего рельса;
   вертикальные — от уровня головки внутреннего рельса.

ГАБАРИТ

подвижного состава Ту для колеи 750 мм по ГОСТ 9720-61

Верхняя часть габарита

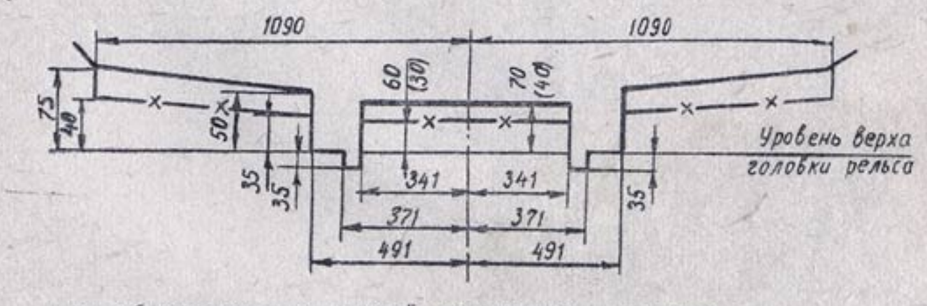


. . . . . только для сигнальных устройств.

— — — для выступающих неответственных частей подвижного состава.

— . — для пантографов электровозов в нерабочем (опущенном) состоянии и кабин локомотивов, построенных до введения настоящего стандарта.

Нижняя часть габарита



——— для обрессоренных частей подвижного состава.

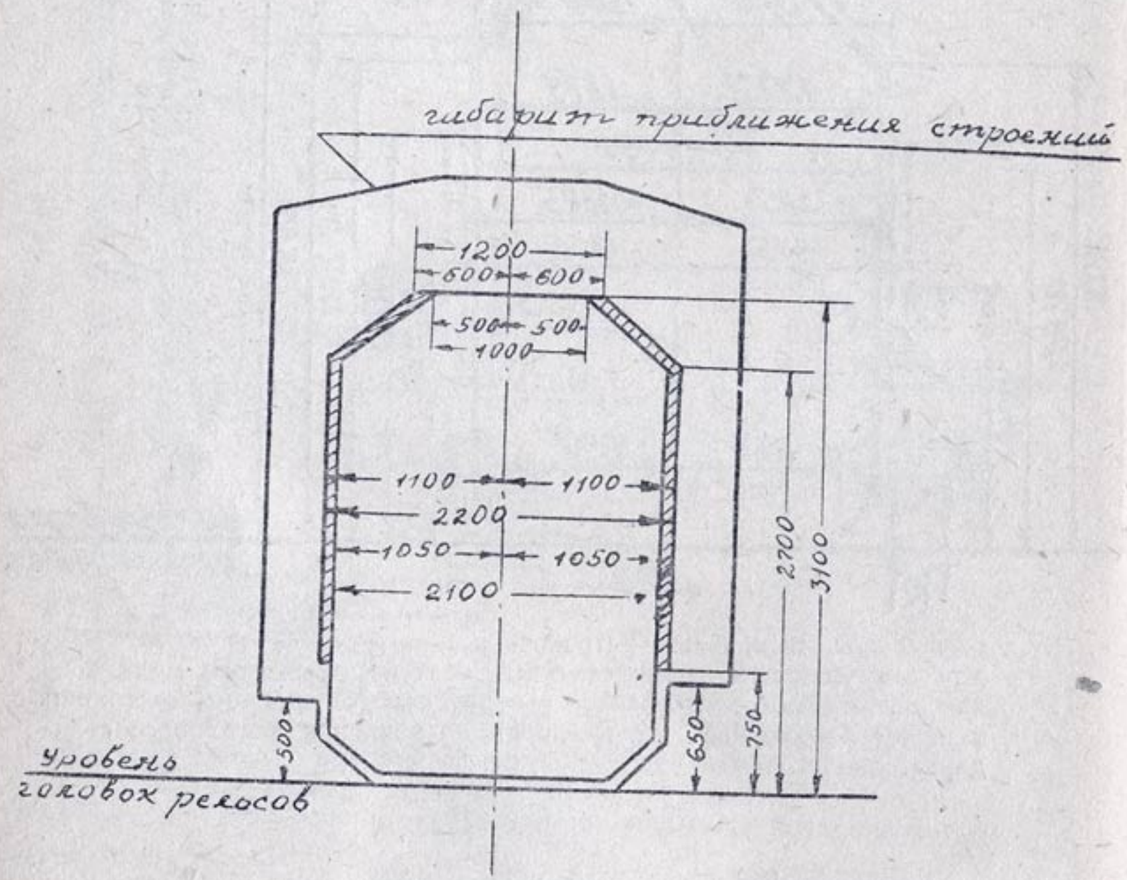
—×— для необрессоренных частей.

Примечание: При проектировании и постройке нового подвижного состава должны применяться только размеры, указанные без скобок.

Фиг. 4

Негабаритность нулевой степени

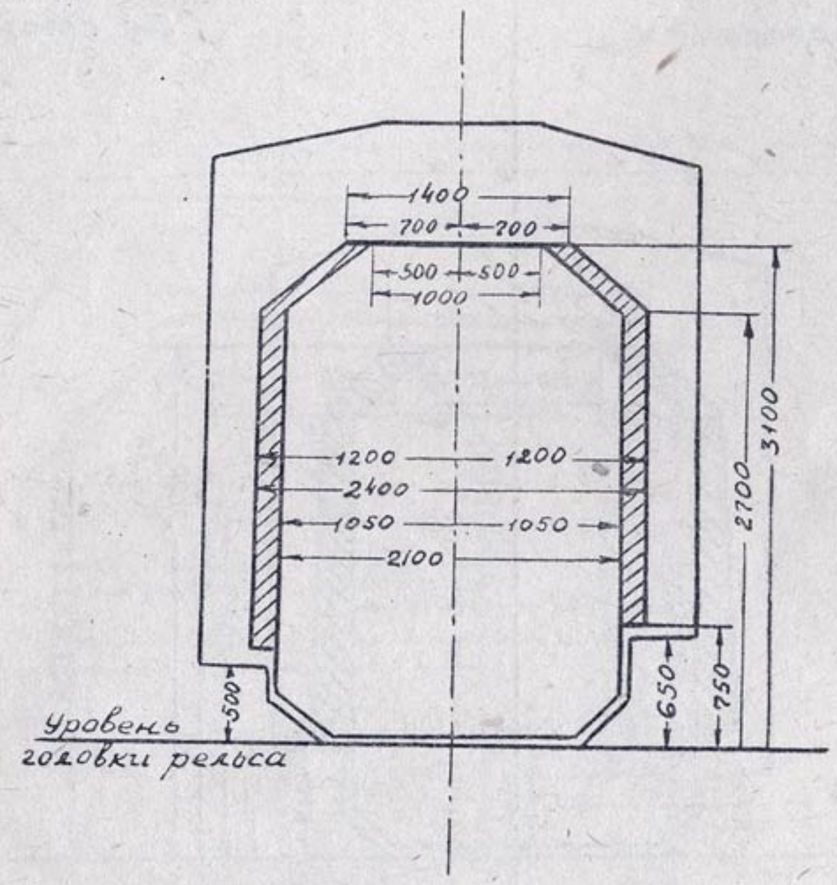
на перегонах на станциях



Фиг 5

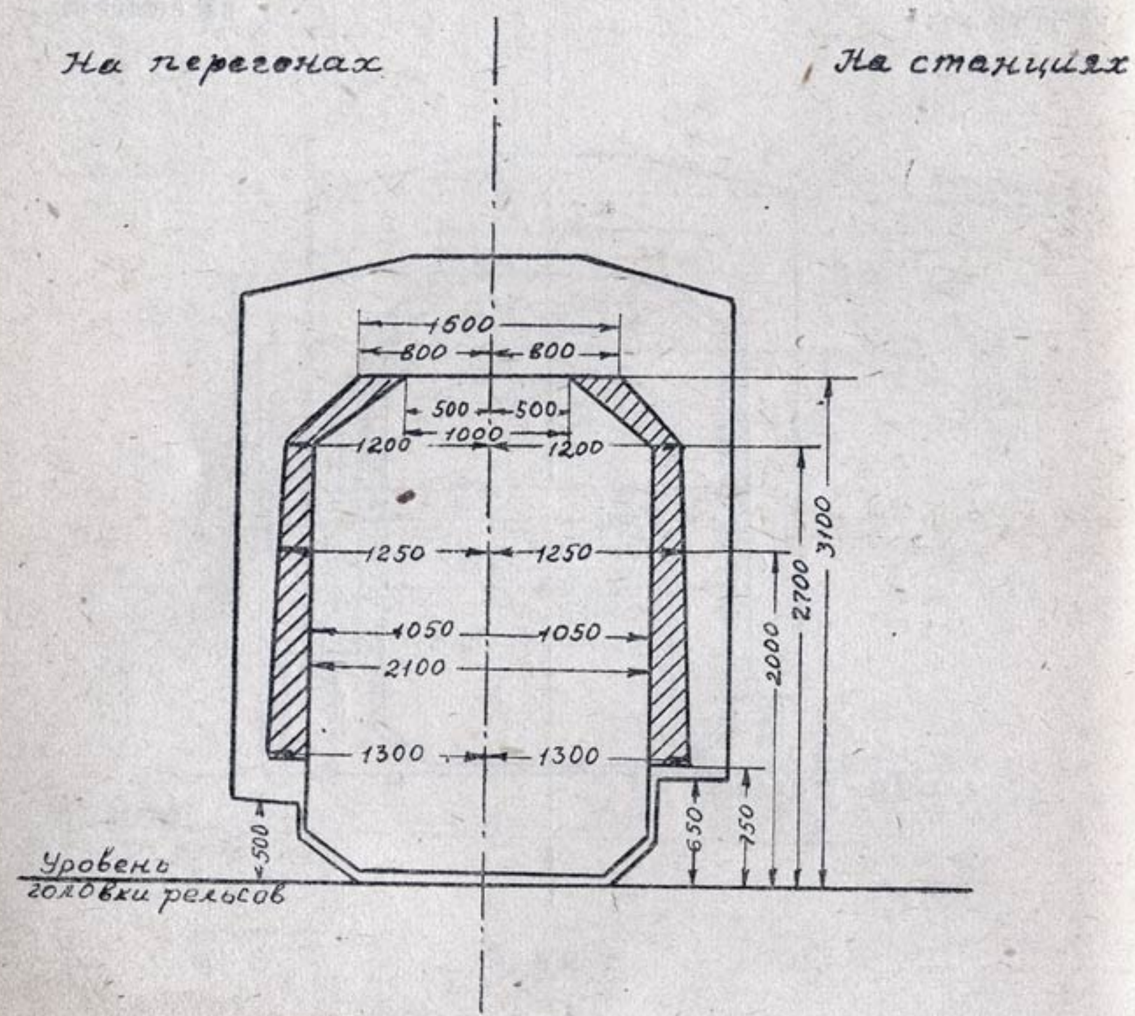
Негабаритность 1-ой степени

на перегонах на станциях



Фиг 6

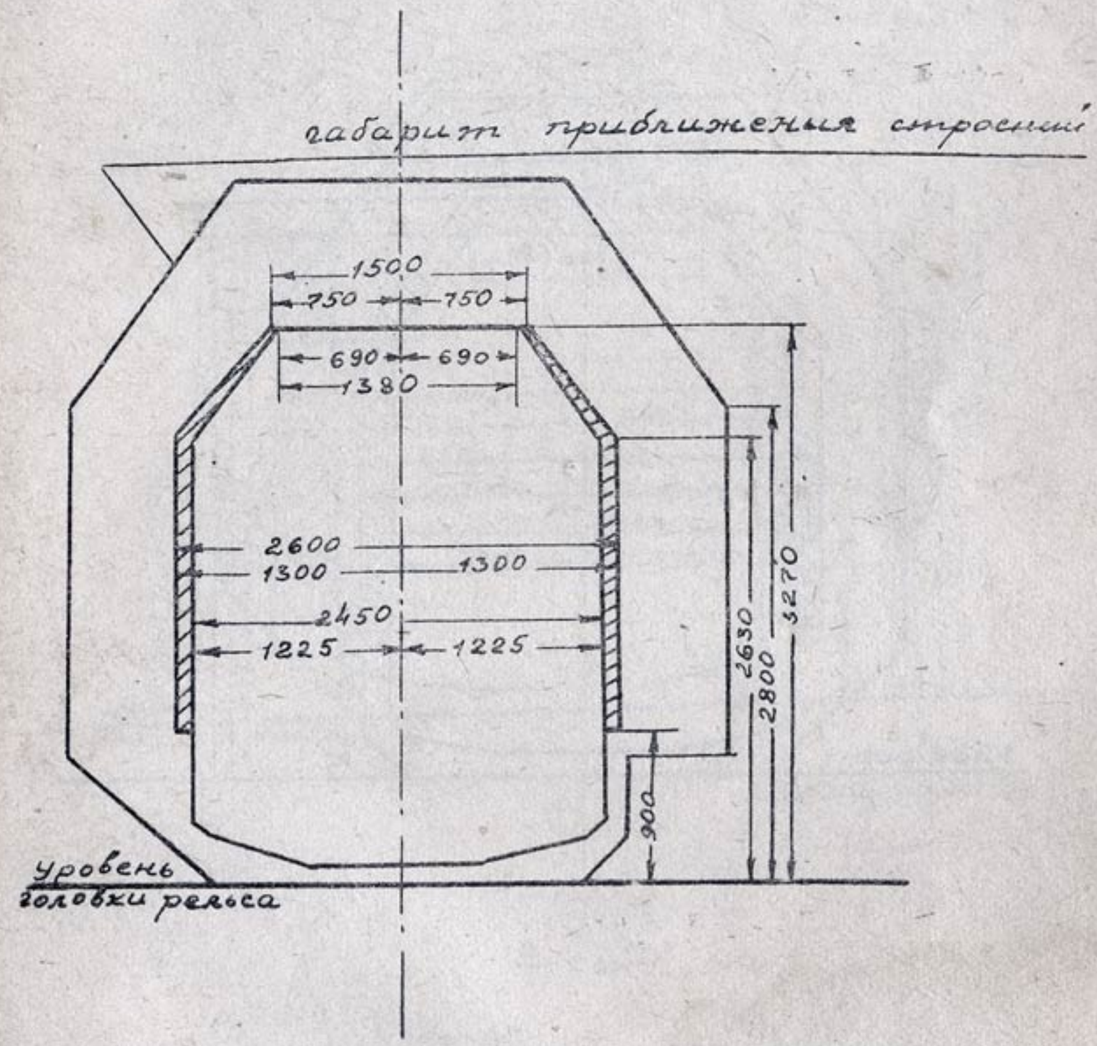
Негабаритность 2-ой степени



Фиг 7

Негабаритность нулевой степени

на перегонах на станциях

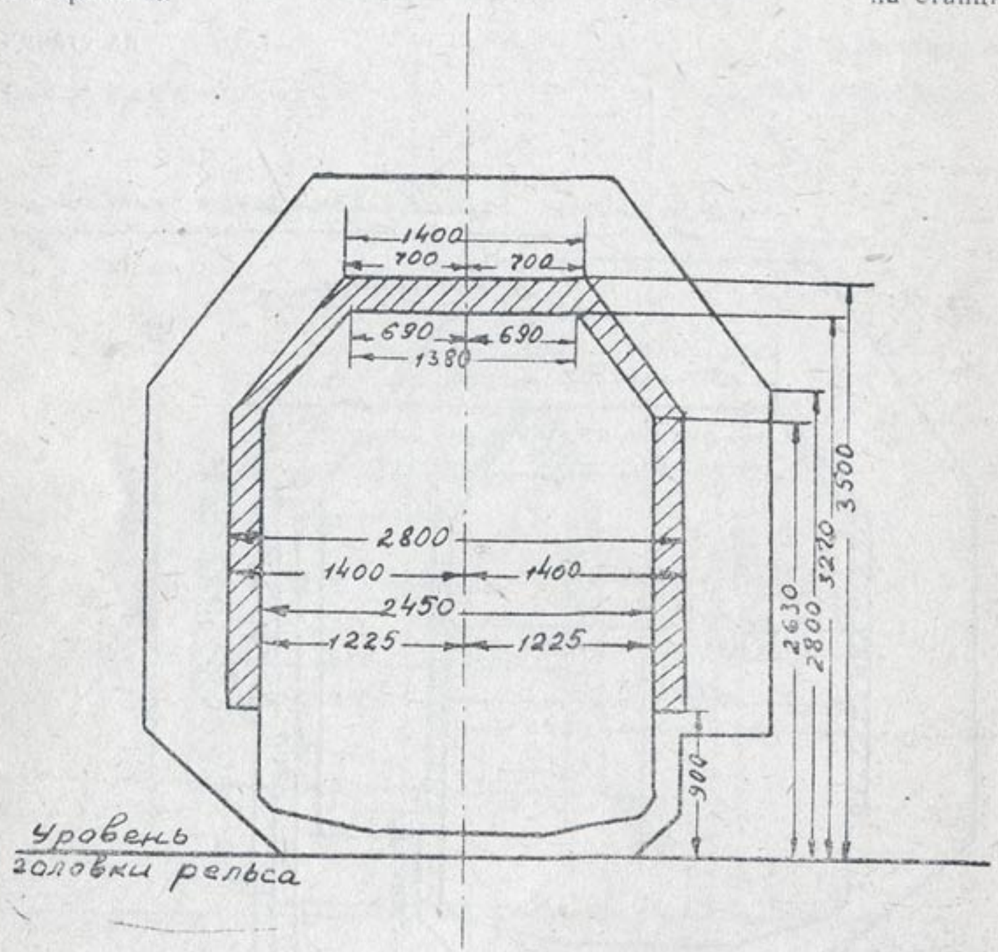


Фиг 8

Негабаритность 1-ой степени

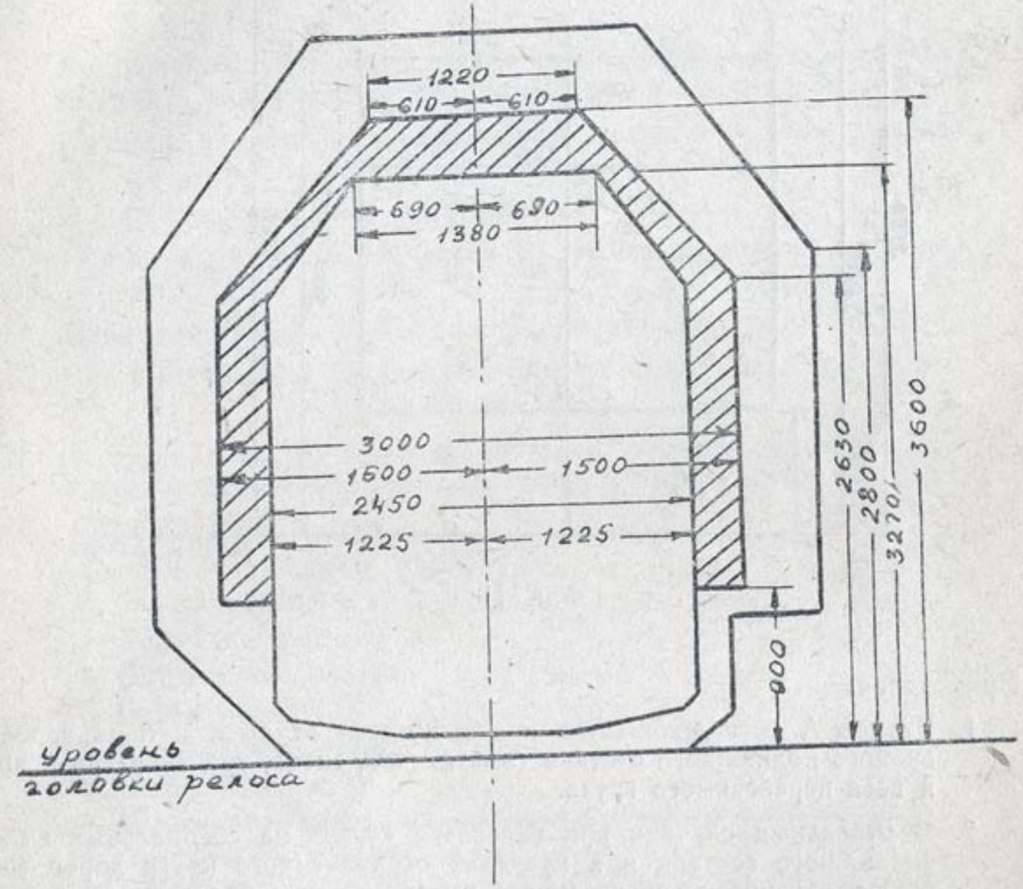
на перегонах

на станциях



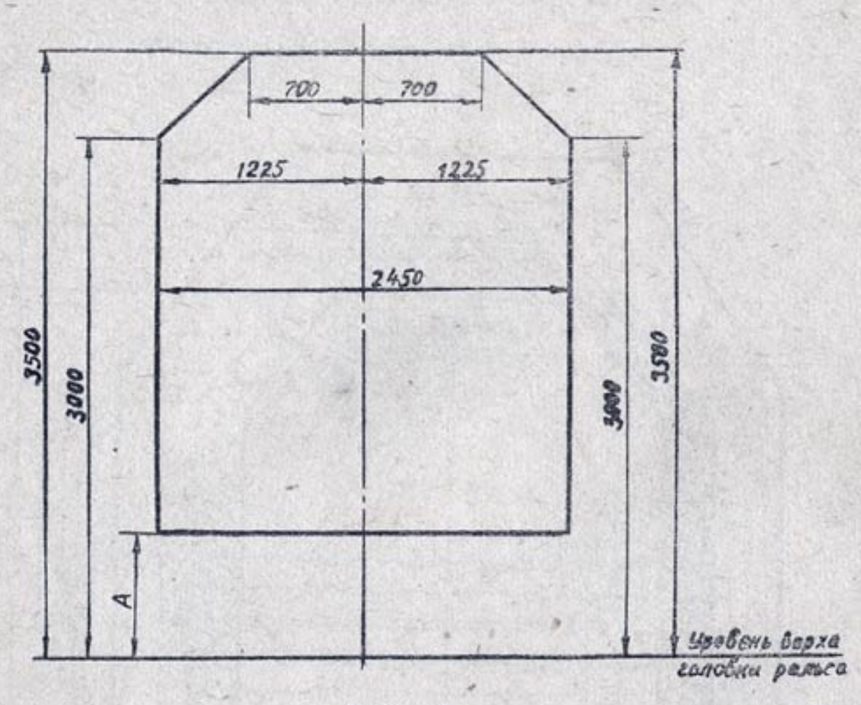
Фиг 9

Негабаритность 2-ой степени



Фиг 10

Очертание погрузки Пу



Фиг. 11

Примечания:

1. Размер А устанавливается в зависимости от высоты пола используемого подвижного состава (платформы, сцепа, транспортера и др.) и веса перевозимого груза.
2. В отдельных случаях при перевозке грузов на специальных видах подвижного состава и в пределах ограниченного круга дорог (путей) очертание погрузки может иметь размеры более указанных на фиг. 11, которые должны получаться путем уменьшения габарита Ту на величины ограничений Ев и Ен, вычисляемых по формуле п. 17.

ОГЛАВЛЕНИЕ

Стр.

I. Руководящие указания к отдельным параграфам Правил технической эксплуатации жел. дорог узкой колеи (750 мм) . 5

Порядок размещения и включения тормозов в поездах колеи 750 мм 33

Порядок пользования автотормозами 35

Нормативы по автоматическим и ручным тормозам для колеи 750 мм 36

Приложение № 1: Справка о тормозах для узкой колеи . 49

Приложение № 2: Определение наличия количества тонн нажатия в поездах 51

II. Инструкция по организации движения поездов по системе поездных приказов для участков колеи 750 и 600 мм 53

1. Общие положения 54
2. Работа поездного диспетчера 56
3. Работа главного кондуктора 58
4. Движение поездов 59
5. Отправление поездов 61
6. Прием поездов 63
7. Скрещение поездов 65
8. Обгон поездов 67
9. Следование одиночных локомотивов и несъемных дрезин . 67
10. Отправление поездов вслед 67
11. Отправление поездов на ответвление, расположенное на перегоне 68
12. Маневровая работа на станциях 69
13. Движение восстановительных, пожарных поездов и вспомогательных локомотивов 71
14. Вывод поезда с перегона по частям 73
15. Движение поездов при перерыве всех видов связи . . . 75
16. Движение поездов при посредстве одного жезла или при посредстве одного локомотива 77
17. Порядок выдачи предупреждений 78
18. Движение поездов при производстве работ на железнодорожных путях и сооружениях 85
19. Порядок движения мотодрезин съемного типа и транспортных дрезин типа ТД-5 85

9—1950

Стр.

20. Приложение № 1, форм. 47а — Журнал поездных телефонограмм с движением поездов по системе поездных приказов для диспетчера 87
21. Приложение № 2, форм. 47б — Журнал поездных телефонограмм с движением поездов по системе поездных приказов для главного кондуктора и дежурного по станции . 91
22. Приложение № 3: Поездной приказ, форм. 2а . . . 94
23. Приложение № 4: Поездной приказ. форм 2б . . . 95
24. Приложение № 5: Инструкция по эксплуатации автодрезин, мотовозов и автомотрис (моторельсового транспорта несъемного типа) на железных дорогах 96

Инструкция по погрузке и перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов на узкоколейных участках Латвийской железной дороги 101

1. Определение негабаритности грузов и их классификация . 102
2. Порядок приема и погрузки негабаритных грузов . . . 105
3. Порядок следования поездов с негабаритным грузом по станциям и перегонам 109
4. Устройство контрольной рамы 111
5. Погрузка тяжеловесных грузов 112
6. Очертание погрузки для колеи 750 мм 113
7. Акт о погрузке и условиях перевозки негабаритного груза 114
8. Акт о погрузке и условиях перевозки тяжеловесного негабаритного груза 115