



Правила Технической Эксплуатации Железных дорог Российской Федерации

Инструктор по обучению
вагонного участка Сыктывкар
Андреева Елена Борисовна



Введение

ПРАВИЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Утверждены Приказом Минтранса
России

От 21 декабря 2010 г №286

□ Введены в действие 22 сентября
2011 года.

Действующее ПТЭ с изменениями

**Приказом Минтранса
России от 30 марта
2015 г. N 57 в ПТЭ
внесены изменения**

Правила Технической эксплуатации- состоят из 6 приложений:

- ✓ **Техническая эксплуатация сооружений и устройств путевого хозяйства** /приложение № 1 к настоящим Правилам./
- ✓ **Техническая эксплуатация технологической электросвязи** /приложение № 2 к настоящим Правилам./
- ✓ **Техническая эксплуатация устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта** / приложение № 3 к настоящим Правилам/.
- ✓ Техническая эксплуатация сооружений и устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта /приложение № 4 к настоящим Правилам./
- ✓ **Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава** / приложение № 5 к настоящим Правилам/.
- **Организация движения поездов на железнодорожном транспорте** /приложение № 6 к настоящим Правилам./

ОРГАНИЗАЦИЯ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур.

Нарушение графика движения поездов

Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры.

Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением норм и правил, правильной организацией и выполнением технологического процесса работы железнодорожных станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.

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

Сводный график движения поездов должен обеспечивать:

- удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;
- безопасность движения поездов;
- эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;
- рациональное использование железнодорожного подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;
- соблюдение установленной **продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад**;
- возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения;
- выполнение технологического процесса по своевременной перевозке грузов;

Номер поезда

Каждому поезду присваивается **номер**, установленный графиком движения поездов.

Поездам одного направления присваиваются **четные номера**, а поездам обратного направления - **нечетные**.

Четное направление- это движение поездов на Восток и Север

Нечетное направление- это движение поездов на Запад и Юг

Разделение поездов по видам сообщения

По видам сообщения **пассажирские поезда** **делятся на**

дальние, следующие на
расстояние свыше 700 км,
местные - до 700 км и
пригородные - до 150 км.

Для пассажирских поездов установлена следующая нумерация:

Скорые:

| | |
|--------------------------------------|--------------|
| Круглогодичного обращения | - 1 – 148; |
| Сезонного обращения | - 201- 298; |
| Скоростные круглогодичные и сезонные | - 151 – 168; |

Пассажирские в дальнем сообщении:

| | |
|---------------------------|--------------|
| Круглогодичного обращения | - 301 – 398; |
| Сезонного обращения | - 401 – 498; |
| | - 501 – 598; |

| | |
|----------------------------------|--------------|
| Пассажирские в местном сообщении | - 601 – 698; |
| Поезда служебного назначения | - 701 – 748; |
| Туристические | - 751 – 798; |

| | |
|-------------|----------------|
| Пригородные | - 6001 – 6998; |
|-------------|----------------|

Поезд

поезд пассажирский высокоскоростной - пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью **более 200 км/ч**;

поезд пассажирский скоростной - пассажирский поезд, который по участку (отдельным участкам) следования осуществляет движение со скоростью **от 141 до 200 км/ч** включительно;

поезд почтово-багажный - поезд, формируемый из пассажирских вагонов, предназначенных для перевозки почты, багажа и грузобагажа, а также отдельных пассажирских вагонов для перевозки пассажиров;

поезд хозяйственный - поезд, сформированный из локомотива или специального самоходного подвижного состава, используемого в качестве локомотива, вагонов, выделенных для специальных и технических нужд, специального самоходного и несамоходного подвижного состава, предназначенного для выполнения работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта;

Приоритетность поездов устанавливается в зависимости от следующей очередности перевозок:

- **внеочередные перевозки**, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров (восстановительные и пожарные поезда, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара);(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)
- **воинские перевозки (воинские поезда)**;
- **перевозки пассажиров в международном сообщении** (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);
- **перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в дальнем следовании** (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);
- **перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения)**;
- перевозки почтовых отправок, багажа, грузобагажа (почтово-багажные, грузобагажные поезда); грузопассажирские и людские перевозки (грузопассажирские и людские поезда); перевозки грузов (грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда и локомотивы без вагонов).

Границами железнодорожной станции являются

на однопутных участках - входные светофоры;

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

ТРА станции

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

- Порядок использования станционных железнодорожных путей в соответствии с их назначением устанавливается **техническо-распорядительным актом железнодорожной станции.**

□ Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:

при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;

при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны светофором, с другой - предельным столбиком или упором (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым);

при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути предельными столбиками с обеих сторон или предельным столбиком с одной стороны и упором с другой (в случае, если железнодорожный путь является тупиковым);

Определения

поезд пассажирский соединенный - пассажирский поезд, составленный из двух пассажирских поездов, сцепленных между собой, с действующими локомотивами в голове каждого поезда;

поезд пассажирский длинносоставный - пассажирский поезд, длина которого превышает норму длины, установленную графиком движения на участке следования этого поезда;

поезд пассажирский повышенной длины - пассажирский поезд, имеющий в составе более 20 вагонов;

Не допускается ставить в пассажирские поезда :

(в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57)

вагоны с истекшими и
заканчивающимися в пути
следования сроками
периодического ремонта и (или)
единой технической ревизии;
грузовые вагоны, в том числе с
опасными грузами.

Требования к включению багажных и почтовых вагонов в пассажирские поезда

Включение почтовых и багажных вагонов в состав поезда пассажирского допускается только с постановкой их первыми или последними вагонами с соблюдением норм и правил.

Чем должны обеспечиваться пассажирские вагоны в рейс?

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

Составы пассажирских поездов оборудуются радиостанциями для связи с машинистом поезда .

Понятие- техническая остановка

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

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

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

В случае остановки на перегоне пассажирского поезда

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

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

При обслуживании локомотивов пассажирских поездов одним машинистом перед приведением поезда в движение на железнодорожной станции или перегоне машинист должен по радиосвязи получить от начальника (механика-бригадира) пассажирского поезда сообщение о готовности поезда к отправлению.

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

Натурные листы

Натурный лист - учетный документ, в котором указывается количество вагонов, вес поезда, и пр. Составляется на станциях формирования перед отправлением поезда, и сопровождает поезд на всем пути следования. Является документом строгой отчетности, т.к. по натурным листам ОАО «ФПК» выплачивает суммы за пользование инфраструктурой /локомотивы, маневры и т.д./.

На пассажирские и почтово-багажные поезда натурный лист поезда машинисту ведущего локомотива и начальнику (механику-бригадиру) пассажирского поезда выдается на железнодорожных станциях формирования и на железнодорожных станциях оборота.

При прицепках и отцепках вагонов в пути следования в натурный лист поезда работниками железнодорожной станции, на которых выполняются указанные операции, должны вноситься соответствующие изменения. Выдают новый натурный лист. При отцепке локомотива натурный лист машинист передает проводнику головного вагона для последующей передачи машинисту другого локомотива. В случае изменения направления движения, проводник хвостового вагона передает по «цепочке» натурный лист в головной вагон для передачи машинисту локомотива.

Полное опробование **ТОРМОЗОВ**

у всех вагонов производится (знать):

- на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда;
- после смены локомотива;
- на железнодорожных станциях, предшествующих перегонам с затяжными спусками, где остановка поезда предусмотрена графиком движения.

Сокращенное опробование с проверкой состояния тормозной магистрали по действию тормозов у двух хвостовых вагонов, а в мотор-вагонных поездах по действию тормоза хвостового вагона производится

- после прицепки поездного локомотива к составу, если предварительно на железнодорожной станции было произведено полное опробование автотормозов от стационарного устройства или локомотива;
- при смене направления движения поезда с головы на хвост, если не меняется локомотив;
- после смены локомотивных бригад, когда локомотив от поезда не отцепляется;
- после всякого разъединения рукавов в составе поезда, перекрытия концевого крана в составе, после соединения рукавов вследствие прицепки железнодорожного подвижного состава (в последнем случае с проверкой действия тормоза на каждом прицепленном вагоне);
- в пассажирских поездах после стоянки поезда более 20 минут, при падении давления в главных резервуарах ниже 0,539 МПа (5,5 кгс/см²)