

Сравнительный анализ основных отличий Правил технической эксплуатации железных дорог РФ в части технической эксплуатации железнодорожного подвижного состава

Общие Положения

Приказ №286

~~1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее – Правила) разработаны в соответствии с Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (Собрание законодательства Российской Федерации, 2003, № 2, ст. 169, № 28, ст. 2884; 2007, № 46, ст. 5554; 2008, № 30 (ч. 1), ст. 3597, № 30 (ч. 2), ст. 3616, № 52 (ч. 1), ст. 6249; 2009, № 1, ст. 21).~~

2. Настоящие Правила устанавливают систему организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяют действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования (далее – железнодорожный транспорт).

Приказ №250

1. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (далее – Правила) устанавливают систему организации движения поездов, требования к технической эксплуатации сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожных путей необщего пользования, железнодорожного подвижного состава и определяют обязанности работников железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.

Общие Положения

Приказ №286

3. Настоящие Правила обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса, а также работы (услуги), связанные с ремонтом железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками (далее – работники железнодорожного транспорта).

~~4. Техническая эксплуатация сооружений и устройств путевого хозяйства осуществляется в соответствии с приложением № 1 к настоящим Правилам.~~

~~5. Техническая эксплуатация технологической электросвязи осуществляется в соответствии с приложением № 2 к настоящим Правилам.~~

Приказ №250

2. Правила и приложения к ним обязательны для выполнения всеми организациями и индивидуальными предпринимателями, выполняющими работы (оказывающие услуги) для пользователей услугами железнодорожного транспорта, связанные с организацией и (или) осуществлением перевозочного процесса работы (услуги), связанные с техническим обслуживанием и ремонтом железнодорожных путей, сооружений и устройств инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и находящихся на них сооружений и устройств, железнодорожного подвижного состава и технических средств, используемых на железнодорожном транспорте, охраной объектов железнодорожного транспорта и грузов, и их работниками (далее – работники железнодорожного транспорта).

Общие Положения

Приказ №286

~~6. Техническая эксплуатация устройств сигнализации, централизации и блокировки железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с приложением № 3 к настоящим Правилам.~~

~~7. Техническая эксплуатация сооружений и устройств технологического электроснабжения железнодорожного транспорта осуществляется в соответствии с приложением № 4 к настоящим Правилам.~~

~~8. Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава осуществляется в соответствии с приложением № 5 к настоящим Правилам.~~

~~9. Организация движения поездов на железнодорожном транспорте осуществляется в соответствии с приложением № 6 к настоящим Правилам.~~

Приказ №250

3. Требования к видимым и звуковым сигналам для обеспечения безотказной и безопасной работы железнодорожного транспорта типы сигнальных приборов для передачи сигналов на железнодорожном транспорте осуществляется приведены в Инструкции по сигнализации.

Введение геометрических параметров остроконечного наката

Приказ №286

14. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободке, диске и (или) ступице колеса, с трещиной или отколом гребня колеса, остроконечного наката, а также при следующих неисправностях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава и угрожающих безопасности движения:.....



Приказ №250

154. Запрещается эксплуатация колесных пар пассажирских вагонов, имеющих:

1) остроконечный накат на гребне колеса в зоне поверхности от точки, расположенной на расстоянии $(2 \pm 0,1)$ мм от вершины гребня, и до точки, расположенной на расстоянии $(13 \pm 0,1)$ мм от поверхности катания;

.....

Остроконечный накат гребня - выступ, образующийся в результате пластической деформации поверхностных слоев металла гребня в сторону его вершины.

Требования к дефектам на поверхности катания колесных пар

Приказ №286



Данные требования отсутствовали!

Приказ №250

154. Запрещается эксплуатация колесных пар пассажирских вагонов, имеющих:

Наличие ползунов (выбоин) на поверхности катания колес пассажирских вагонов при отправлении из пункта формирования и оборота не допускается.

155. При обнаружении в пути следования ползунов (выбоин) на поверхности катания колес колесных пар разрешается довести поезд:

2) до ближайшего пункта технического обслуживания, имеющего средства для замены колесных пар:

с установленной скоростью – при выщербине длиной более 25 до 40 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

со скоростью не более 100 км/ч – при выщербине длиной более 40 до 80 мм включительно, на колесной паре пассажирского вагона;

3) до ближайшей железнодорожной станции, где колесная пара должна быть заменена:

со скоростью не более 15 км/ч – при выщербине длиной более 80 мм на колесной паре пассажирского вагона;

Требования к автосцепному устройству

Приказ №286



Данные требования отсутствовали!

Приказ №250

157. Железнодорожный подвижной состав, оборудованный сцепками, совместимыми с автосцепкой СА-3, запрещается включать в состав поезда при высоте продольной оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов:

- Головные пассажирские вагоны, оборудованные автосцепкой полужесткого типа, запрещается включать в поезда, курсирующие в международном сообщении, с высотой продольной оси хвостовика автосцепки над уровнем верха головок рельсов менее 1015 мм и более 1115 мм.

159. К эксплуатации со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно, допускаются пассажирские вагоны, оборудованные сцепными (автосцепными) устройствами, отвечающими следующим требованиям:

- центрирующий прибор должен быть жесткого типа (только в комплекте с автосцепкой полужесткого типа) или с эластичной опорой хвостовика сцепки (в комплекте с автосцепкой полужесткого типа или со сцепкой жесткого типа).

Требования к типам тележек пассажирских вагонов

Приказ №286

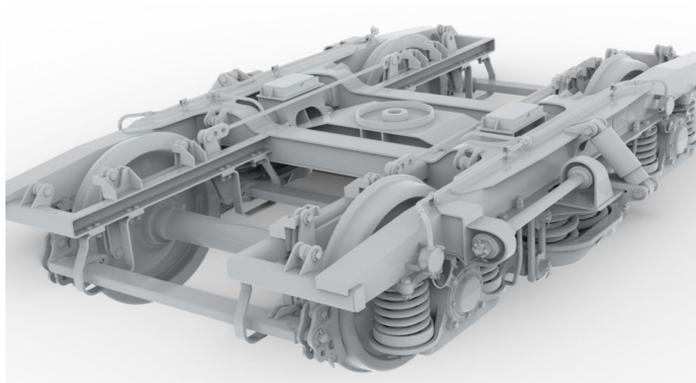
21.

Пассажирские вагоны на тележках ЦМВ, специальные вагоны на тележках типа КВЗ-И2 могут следовать в пассажирских поездах со скоростью не более 120 км/ч.

Приказ №250

144.

Запрещается следование пассажирских вагонов на тележках типа **КВЗ-5**, специальных вагонов на тележках типа **КВЗ-И2** со скоростью более 120 км/ч. Запрещается включать в пассажирские поезда специальные вагоны на тележках типа **КВЗ-И2**, **ЦМВ**, **КВЗ-5**.

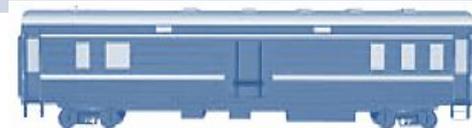


Требования к допуску ПС на инфраструктуру

Приказ №286

6.

Ответственными за допуск на инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожные пути необщего пользования вновь изготовленного, модернизированного, а также прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава являются владелец инфраструктуры, владелец железнодорожных путей необщего пользования соответственно.



Приказ №250

135. Ответственным за допуск к эксплуатации на инфраструктуре (железнодорожных путях необщего пользования) вновь изготовленного, модернизированного, прошедшего **плановый** ремонт (в соответствии с ремонтной или эксплуатационной документацией) железнодорожного подвижного состава является владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования).

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

1. Железнодорожный подвижной состав должен своевременно проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта и выполнение требований по охране труда и пожарной безопасности.

Приказ №250

129. Эксплуатируемый на железнодорожном транспорте железнодорожный подвижной состав должен проходить планово-предупредительные виды ремонта, техническое обслуживание и содержаться в эксплуатации в исправном техническом состоянии, обеспечивающем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, соответствовать требованиям по охране труда, экологической и пожарной безопасности, санитарно-эпидемиологическим правилам и нормативам в сроки, **установленные ремонтной и эксплуатационной документацией.**

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

1. Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава, ~~работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие.~~

Приказ №250

130. Ответственными за содержание в исправном техническом состоянии железнодорожного подвижного состава, соблюдение периодичности выполнения планово-предупредительных ремонтов, за соблюдение назначенного срока службы (ресурса) железнодорожного подвижного состава **являются владельцы железнодорожного подвижного состава.**

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

4. Внесение изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, влияющих на его эксплуатационные характеристики, допускается ~~при — условии соблюдения норм и правил.~~

Приказ №250

130. Внесение изменений в конструкцию эксплуатируемого железнодорожного подвижного состава, эксплуатируемого **на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования**, влияющих на его эксплуатационные характеристики, **допускается в соответствии с законодательством Российской Федерации и Евразийского экономического союза.**

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

21. Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав, имеющий неисправности, угрожающие безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также ставить в поезда ~~грузовые вагоны~~, имевшие сход с рельсов, до их осмотра и признания годными для движения и грузовые вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранность перевозимых грузов, за исключением случаев передислокации неисправных грузовых вагонов, отцепленных в пути следования в текущий ремонт, к ближайшему пункту текущего отцепочного ремонта или вагоноремонтному предприятию, с соблюдением мер, гарантирующих безопасность движения. Порядок передислокации таких вагонов определяется владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования. Не допускается выдача под поезда локомотивов, назначенный срок службы которых истек.

Приказ №250

131. Запрещается включать в поезда на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожный подвижной состав, имевший сход с рельсов, до его осмотра и признания годным для движения.

Для движения железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, производится его комиссионный осмотр по результатам которого определяется возможность включения такого железнодорожного подвижного состава в поезд.

При необходимости включения таких вагонов в поезда, следующие по инфраструктуре, состав комиссии утверждает владелец инфраструктуры с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава, а при включении в поезда, следующие по железнодорожным путям необщего пользования, состав комиссии утверждает владелец железнодорожных путей необщего пользования с участием представителя владельца железнодорожного подвижного состава.

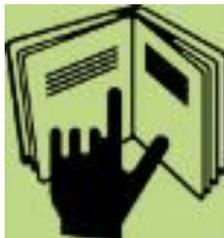
Порядок передислокации железнодорожного подвижного состава, имевшего сход с рельсов, определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования) и должен удовлетворять предусматривать меры, гарантирующие безопасность движения такого состава.

Ответственность

Приказ №286

1.

Ответственными за исправное техническое состояние, техническое обслуживание, ремонт и обеспечение установленных сроков службы железнодорожного подвижного состава, являются владельцы железнодорожного подвижного состава, ~~работники железнодорожного транспорта, непосредственно его обслуживающие.~~



Приказ №250

130.

Ответственными за содержание в исправном техническом состоянии железнодорожного подвижного состава, соблюдение периодичности выполнения планово-предупредительных ремонтов, за соблюдение назначенного срока службы (ресурса) железнодорожного подвижного состава являются владельцы железнодорожного подвижного состава.



Допуск на инфраструктуру исторического подвижного состава

Приказ №286



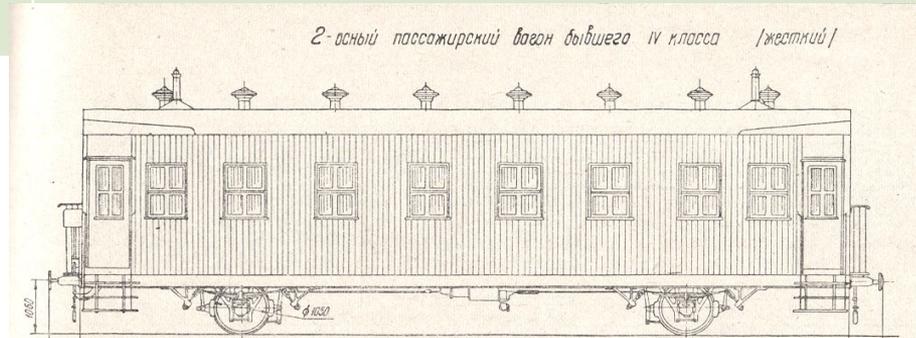
**Данные
требования
отсутствовали!**

Приказ №250

132. На инфраструктуре допускается эксплуатация железнодорожного подвижного состава, представляющего историческую ценность, выпуск которого прекращен, а назначенный срок службы – истек или не был установлен при изготовлении (далее – исторический железнодорожный подвижной состав). Для подтверждения возможности эксплуатации исторического железнодорожного подвижного состава необходимо:

- провести техническое диагностирование с целью определения его остаточного ресурса до перехода в предельное состояние;
- выполнить ремонт для восстановления технических характеристик до нормативных значений в соответствии с ремонтной документацией и Правилами.

.....



Требования к сигналам подаваемым проводниками вагонов

Приказ №286. ИСИ

~~56. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов **с радиопуле (штабного) и хвостового (кроме случаев отправления поездов с тупиковых железнодорожных путей) должны показывать в сторону пассажирской платформы (до конца платформы): днем свернутый желтый флаг; ночью ручной фонарь с прозрачно-белым огнем.**~~

~~— Это указывает на благополучное следование пассажирского поезда. Проводники остальных вагонов при трогании поезда~~ закрывают боковые двери вагона и наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

При наличии в пассажирском поезде систем автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системы контроля закрытого положения дверей проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за возможной подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

Приказ №250. ИСИ

65. При отправлении пассажирского поезда с железнодорожной станции после остановки проводники пассажирских вагонов закрывают боковые двери и наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

В пассажирском поезде, оборудованном системами автоматического закрытия боковых дверей вагонов и системами контроля закрытого положения дверей, проводники вагонов после автоматического закрытия дверей и начала движения поезда наблюдают через тамбурное окно за подачей сигналов при следовании вдоль пассажирской платформы.

Требования к производству сокращенного опробования тормозов

Приказ №286. ИДП	Приказ №250. ИДП
 <p data-bbox="357 710 1020 743">Данные требования отсутствовали!</p>	<p data-bbox="1103 321 1862 631">36. Порядок производства сокращенного опробования тормозов при смене локомотивов в пределах плеча гарантийного обслуживания железнодорожного подвижного состава, исходя из местных условий, устанавливается локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).</p>

Требования к путям необщего пользования

Приказ №286

28. Места примыкания железнодорожных путей необщего пользования и соединительных железнодорожных путей к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего пользования и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон должны иметь соответствующие устройства: предохранительные тупики, охранные стрелки, сбрасывающие башмаки, сбрасывающие остряки или сбрасывающие стрелки.

Приказ №250

63. Места примыкания **действующих** железнодорожных путей необщего пользования, соединительных железнодорожных путей, **объединяющих несколько путей необщего пользования**, к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям общего и необщего пользования для предотвращения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на железнодорожную станцию или перегон **должны быть оборудованы владельцами примыкающих железнодорожных путей необщего пользования** одним из соответствующих устройств: предохранительный тупик, охранный стрелка, сбрасывающий башмак, сбрасывающий остряк или сбрасывающая стрелка. **Если в местах примыкания к приемо-отправочным и другим станционным железнодорожным путям имеются существующие устройства, указанные в настоящем пункте (в том числе владельца инфраструктуры), дополнительно оборудовать места примыкания путей необщего пользования не требуется.**

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

8. На каждый локомотив, вагон, единицу мотор-вагонного железнодорожного и специального подвижного состава должен вестись технический паспорт (формуляр), содержащий важнейшие технические и эксплуатационные характеристики.

Приказ №250

133. На каждую единицу железнодорожного подвижного состава ведется паспорт (технический паспорт) или формуляр (при наличии) в бумажном и (или) электронном виде, содержащий сведения о его вводе в эксплуатацию, отметку о приемке, в том числе по результатам инспекторского контроля (при его проведении), типах оборудования, модернизации и проведенных плановых ремонтах, о комплектации номерными составными частями в случае, если наличие данной информации предусмотрено в паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).

Требования к проведению ремонта

Приказ №286. ПТЭ

1. Ремонт железнодорожного подвижного состава должен выполняться на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ в соответствии с Положением об условных номерах клеймения железнодорожного подвижного состава и его составных частей, утвержденным и введенным в действие решением шестьдесят первого заседания Совета по железнодорожному транспорту государств - участников Содружества 21 - 22 октября 2014 г. <1>.

Приказ №250. ПТЭ

134. Ремонт, **в том числе проводимый в рамках сервисного обслуживания**, железнодорожного подвижного состава выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующий вид работ. **Данное требование не распространяется на ремонт тягового железнодорожного подвижного состава, обращаемого на железнодорожных путях необщего пользования без права выхода на инфраструктуру.**

Ремонт составных частей железнодорожного подвижного состава, входящих в перечень составных частей, подлежащих клеймению, выполняется на предприятиях, имеющих условный номер клеймения, полученный на соответствующие виды работ.

Требования к проведению ремонта

Приказ №286. ПТЭ	Приказ №250. ПТЭ
<p>8. На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного и прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполняющим данные виды работ, должно оформляться уведомление о приемке.</p>	<p>134. На каждую единицу вновь изготовленного, модернизированного или прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава предприятием, выполнившим данные виды работ, оформляется документ, подтверждающий его приемку:</p> <p>уведомление о приемке формы ВУ-36 – для вновь изготовленного и модернизированного железнодорожного подвижного состава, а также для грузовых вагонов, прошедших ремонт;</p> <p>документы, подтверждающие приемку пассажирских вагонов, локомотивов, моторвагонного и специального подвижного состава, прошедших ремонт, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).</p>

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

6. Допуск к эксплуатации вновь изготовленного, модернизированного, а также прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава осуществляется соответственно владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Приказ №250

135. Допуск к эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования железнодорожного подвижного состава осуществляется при наличии документов об обязательном подтверждении соответствия (для вновь изготовленного железнодорожного подвижного состава в случаях, предусмотренных законодательством Российской Федерации и правом Евразийского экономического союза), документа, подтверждающего его приемку, и в случае, если в паспорт (технический паспорт) или формуляр (при наличии) должны быть внесены сведения, указанные в пункте 133 Правил.

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

7. Эксплуатация ~~грузовых вагонов~~ допускается без табличек завода-изготовителя с указанием даты и места постройки с нанесением трафарета с обозначением кода завода-изготовителя и даты постройки вагона. (абзац введен Приказом Минтранса России от 04.06.2012 N 162)

Приказ №250

136. Эксплуатация железнодорожного подвижного состава без табличек завода-изготовителя допускается при условии нанесения на него трафарета с обозначением кода (наименования) завода-изготовителя и даты постройки единицы железнодорожного подвижного состава, и наличия данной информации в его паспорте (техническом паспорте) или формуляре (при наличии).

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286



**Данные
требования отсутствовали!**

Приказ №250

142. На отдельных участках железнодорожных путей общего пользования в соответствии с перечнем, определенным локальным нормативным актом владельца инфраструктуры, допускается обслуживание локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом без помощника машиниста.

Владелец инфраструктуры (владелец железнодорожных путей необщего пользования), владелец железнодорожного подвижного состава локальным нормативным актом устанавливает порядок обслуживания локомотива, мотор-вагонного и специального самоходного подвижного состава машинистом без помощника машиниста, обеспечивающий безопасность движения поездов в соответствии с Правилами.

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286



**Данные
требования
отсутствовали!**

Приказ №250

143. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования **запрещается эксплуатировать локомотивы** (кроме маневровых), мотор-вагонный и специальный самоходный подвижной состав, управляемые машинистом **без помощника машиниста**, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (дополнительно к устройствам, указанным в пункте 141 Правил):

систем контроля скорости движения поезда, автоматического торможения при превышении допустимой скорости, контроля бодрствования (бдительности) машиниста;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида;

блокировки тормоза (для локомотивов);

устройств для очистки лобовых стекол кабины машиниста;

устройств поездной и станционной радиосвязи или их несовместимости с сетями радиосвязи на участках обращения соответствующего железнодорожного подвижного состава.

Запрещается эксплуатировать на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования маневровые локомотивы, управляемые машинистом без помощника машиниста, при неисправности (в соответствии с эксплуатационной документацией) или отсутствии следующих устройств (помимо указанных в настоящем пункте):

устройств дистанционной отцепки маневрового локомотива от вагонов;

второго пульта управления;

зеркал и (или) видеокамер заднего вида;

устройств, обеспечивающих автоматическую остановку в случае внезапной потери машинистом способности к ведению локомотива;

средств станционной радиосвязи, совместимых со станционной радиосвязью, используемой на железнодорожных станциях обращения;

локомотивных устройств безопасности на маневровых локомотивах владельцев железнодорожных путей

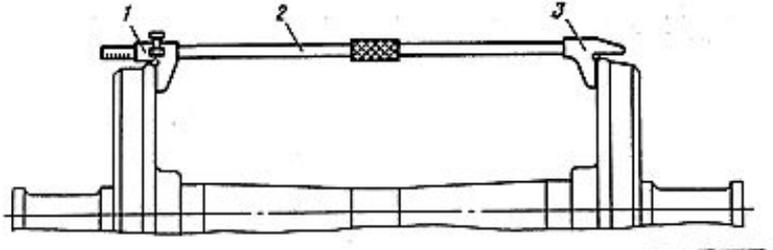
Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

13. Расстояние между внутренними гранями колес у ненагруженной колесной пары должно составлять 1440 мм с учетом следующих допусков:

у локомотивов и вагонов, а также специального самоходного подвижного состава, обращающихся в поездах со скоростью свыше 120 км/ч до 140 км/ч, отклонения допускаются в сторону увеличения не более 3 мм и в сторону уменьшения не более 1 мм, при скоростях до 120 км/ч отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм;

у железнодорожного подвижного состава, не имеющего выхода на железнодорожные пути общего пользования, отклонения допускаются в сторону увеличения и уменьшения не более 3 мм.



Приказ №250

148. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар, у которых расстояние между внутренними гранями колес в ненагруженном состоянии не соответствует следующим значениям:

от 1439 до 1443 мм - у мотор-вагонного подвижного состава;

от 1439 до 1443 мм - у локомотивов, вагонов и специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью от 120 до 140 км/ч включительно;

от 1437 до 1443 мм - у локомотивов, вагонов, специального самоходного подвижного состава, эксплуатируемых со скоростью до 120 км/ч, а также у железнодорожного подвижного состава, не имеющего права выхода на железнодорожные пути общего пользования;

от 1439 до 1441 мм - у локомотивов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 200 км/ч включительно;

от 1439 до 1443 мм - у пассажирских вагонов, эксплуатируемых со скоростью от 140 до 160 км/ч включительно.

Приказ №286

14. неисправности буксового узла колесной пары, включая:

ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек буксы; трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой крышки или крепительной буксы;

сдвиг корпуса буксы; разрушение или трещины корпуса буксы; выброс смазки на диск и обод колеса; нагрев корпуса буксы более 60 °С без учета температуры окружающей среды;

неисправности колесной пары с подшипниками кассетного типа, включая:

сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

обрыв болтов торцевого крепления подшипников на оси;

повреждение уплотнения; нагрев корпуса подшипника кассетного типа или адаптера более 80 °С без учета температуры окружающего воздуха.

Наличие выделения смазки независимо от ее количества и внешнего вида не является признаком неисправности для колесной пары с подшипниками кассетного типа с адаптером.

Приказ №250

149. На инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования запрещается эксплуатация колесных пар железнодорожного подвижного состава при наличии следующих неисправностей буксового узла, оснащенного подшипниками роликовыми цилиндрическими, двоянными, кассетными в корпусе буксы:

1) ослабление болтового крепления смотровой или крепительной крышек корпуса буксы;
2) трещины, вмятины, выпуклости и протертости смотровой или крепительной крышек буксы;

3) сдвиг корпуса буксы;
4) разрушение или трещины корпуса буксы;
5) выброс смазки на диск и обод колеса;

6) нагрев **верхней части** корпуса буксы с роликовыми цилиндрическими и двоянными подшипниками более 60 °С без учета температуры окружающего воздуха, **а для букс с кассетными подшипниками в корпусе – более 70 °С** без учета температуры окружающего воздуха.

Запрещается допускать к эксплуатации колесные пары железнодорожного подвижного состава с подшипниками кассетного типа, с адаптером, имеющие следующие неисправности:

1) **трещину или откол наружного кольца кассетного подшипника;**
2) нарушение целостности уплотнения **или кожуха уплотнения подшипника;**
3) **смещение (перекос) адаптера на наружном кольце кассетного подшипника, откол или трещина адаптера;**

4) **трещину или излом вставки между опорной поверхностью буксового проема боковой рамы и адаптером, если иное не предусмотрено эксплуатационной документацией;**

5) отсутствие, или обрыв, или ослабление одного или более болтов торцевого крепления подшипников на оси;

6) **выброс смазки на колесо или боковую раму тележки;**
7) сдвиг подшипника на шейке оси колесной пары;

8) нагрев корпуса подшипника кассетного типа более 80 °С без учета температуры окружающего воздуха **или верхней части адаптера более 70 °С** без учета температуры окружающего воздуха.

Колесная пара железнодорожного подвижного состава допускается к эксплуатации в соответствии с эксплуатационной документацией **при выделении смазки в виде равномерно распределенного валика на уплотнении кассетного подшипника.**

Организация функционирования сооружений и устройств железнодорожного транспорта

Приказ №286

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

Приказ №250

17. Расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей на прямых участках перегонов должно быть **не менее 10000 мм.**

– при скорости движения по любому из смежных путей свыше 140 км/ч, не менее 8000 мм – при скорости движения не выше 140 км/ч, а в сложных топографических, инженерно-геологических, планировочных и других местных условиях, когда применение основных норм проектирования вызывает значительное увеличение объема строительно-монтажных работ на существующих линиях необходимость переустройства земляного полотна, станционных железнодорожных путей и искусственных сооружений, сноса капитальных строений (далее – трудные условия) – не менее 6000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

До реконструкции железнодорожной линии допускается сохранять расстояние между осями второго и третьего главных железнодорожных путей не менее 5000 мм с соответствующим снижением скорости до 90 км/ч и менее.

Организация функционирования сооружений и устройств железнодорожного транспорта

Приказ №286

Приложение 5 пункт 12.

Каждая колесная пара должна удовлетворять требованиям, установленным конструкторской и эксплуатационной документации и настоящим Правилам и иметь на оси четко поставленные знаки о времени и месте формирования (капитального ремонта) и полного освидетельствования (среднего ремонта) колесной пары.

Знаки и клейма ставятся в местах, предусмотренных конструкторской и эксплуатационной документацией.

Колесные пары должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом, обыкновенному освидетельствованию (текущему ремонту), полному освидетельствованию (среднему ремонту).

Приказ №250

147. Колесные пары железнодорожного подвижного состава при эксплуатации на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования должны подвергаться осмотру под железнодорожным подвижным составом и иметь на бирке или иных, предусмотренных ремонтной документацией местах, поставленные знаки о дате и месте их изготовления и выполненных ремонтах.

Организация функционирования сооружений и устройств железнодорожного транспорта

Приказ №286

24. Освещение должно отвечать требованиям норм и правил и обеспечивать безопасность движения поездов и маневровых передвижений, безопасность пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойную и безопасную работу обслуживающего персонала, охрану грузов, багажа и грузобагажа.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

Приказ №250

25. Освещение осуществляется в целях обеспечения безопасности движения поездов и маневровых передвижений, безопасности пассажиров при посадке в вагоны и высадке из вагонов, бесперебойной и безопасной работы обслуживающего персонала, охраны грузов, багажа и грузобагажа.

Наружное освещение не должно влиять на отчетливую видимость сигнальных огней.

До реконструкции указанных объектов допускается их эксплуатация с действующими параметрами освещенности.

Приказ №286

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

при радиусе от 349 до 300 м – 1530 мм;

при радиусе от 299 м и менее – 1535 мм.

На участках железнодорожных линий и железнодорожных путях, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, до их реконструкции допускается на прямых и кривых участках железнодорожного пути, радиусом более 650 м номинальный размер ширины колеи – 1524 мм. В этих случаях, на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 650 до 450 м – 1530 мм;

при радиусе от 449 до 350 м – 1535 мм;

при радиусе от 349 м и менее – 1540 мм.

Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается.

Нахождение и курсирование железнодорожного подвижного состава, предназначенного для использования на железнодорожных путях общего пользования, по железнодорожным путям, не соответствующим указанным нормам, не допускается.

Приказ №250

45. Номинальный размер ширины колеи на прямых участках железнодорожного пути и на кривых радиусом 350 м и более должен быть 1520 мм. Номинальный размер ширины колеи на более крутых кривых должен быть:

при радиусе от 300 до 350 м – 1530 мм;

при радиусе менее 300 м – 1535 мм.

На железнодорожных путях общего пользования, где комплексная замена рельсошпальной решетки не производилась, допускается до их реконструкции на прямых и кривых участках железнодорожного пути радиусом 650 м и более, а для железнодорожных путей необщего пользования на прямых и кривых участках радиусом 350 м и более с деревянными шпалами номинальный размер ширины колеи – от 1520 до 1524 мм до их реконструкции. В этих случаях на более крутых кривых ширина колеи принимается:

при радиусе от 450 до 650 м – 1530 мм;

при радиусе от 350 до 450 м – 1535 мм;

при радиусе менее 350 м – 1540 мм.

Движение закрывается на участках железнодорожного пути с шириной колеи менее 1512 мм и более 1548 мм.

Техническая эксплуатация сооружений и устройств путевого хозяйства

Приказ №250

Введено требование!

65. Стрелочные переводы, по которым осуществляется пропуск пассажирских поездов со скоростью от 140 до 250 км/ч включительно, оборудуются внешними замыкателями и стационарными устройствами очистки от снега и льда.

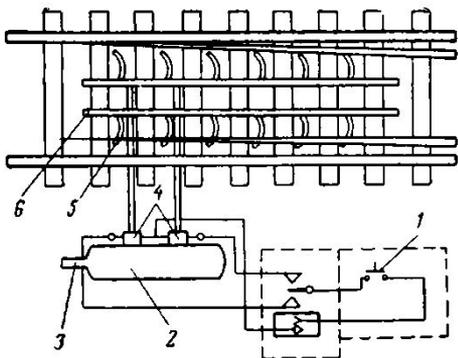


Схема подвода воздуха к соплам:
1 — кнопка на пульте управления; 2 — воздушный резервуар; 3 — воздушная магистраль; 4 — электропневматические клапаны; 5 — сопло; 6 — воздухопроводящая трубка



Система газобогрева на стрелочном переводе



Система геотермического обогрева стрелочного перевода

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286



**Данные
требования отсутствовали!**

Приказ №250

94. Содержание поверхностей катания колесных пар подвижного состава, поверхностей катания головок рельсов и элементов стрелочных переводов, рельсовых соединителей, элементов обратной тяговой сети, а также регулировка аппаратуры рельсовых цепей осуществляется таким образом, чтобы в условиях эксплуатации обеспечивалась надежная работа электрических рельсовых цепей по фиксации занятости участков пути подвижным составом. Технология, порядок обслуживания и технические параметры содержания вышеуказанных элементов подвижного состава и инфраструктуры для обеспечения надежной работы рельсовых цепей утверждаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры (владельца железнодорожных путей необщего пользования).

Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава

Приказ №286

31. Порядок предъявления поездов к техническому обслуживанию и уведомления о готовности, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.

Приказ №250

163. Организация системы технического обслуживания и текущего ремонта пассажирских и грузовых вагонов, обращающихся на инфраструктуре и его составных частей, а также контроля за соблюдением норм межремонтных пробегов определяется локальным нормативным актом владельца инфраструктуры.

На инфраструктуре порядок проведения технического обслуживания, порядок предъявления пассажирских и грузовых вагонов к техническому обслуживанию, порядок подтверждения их готовности к следованию в поездах после его проведения, а также порядок осмотра и ремонта вагонов перед постановкой в поезд на станциях, где нет пунктов технического обслуживания, устанавливаются локальным нормативным актом владельца инфраструктуры. Периодичность проведения технического обслуживания должна соответствовать требованиям эксплуатационной документации.

Организация движения поездов

Приказ №286. ИДП

44. Пассажирские и грузовые вагоны, занятые людьми, кроме служебных и с проводниками (командами), сопровождающими грузы, ставятся в грузовые поезда одной группой ~~и должны иметь прикрытие от локомотива, открытого железнодорожного подвижного состава с грузами, которые могут сдвинуться при резких толчках и остановках, и с хвоста поезда~~ не менее одного вагона.

Приказ №250. ИДП

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