

## Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасын бекіту туралы

### *Күшін жойған*

Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің м.а. 2011 жылғы 10 мамырдағы № 261 бұйрығы. Қазақстан Республикасының Әділет министрлігінде 2011 жылы 22 маусымда № 7028 тіркелді. Күші жойылды - Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрінің 2012 жылғы 29 қыркүйектегі № 654 Бұйрығымен

Ескерту. Күші жойылды - ҚР Көлік және коммуникация министрінің 29.09.2012 № 654 бұйрығымен ("Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасын бекіту туралы» Қазақстан Республикасы Үкіметінің қаулысы қолданысқа енген күннен бастап күшіне енеді).

«Темір жол көлігі туралы» Қазақстан Республикасының 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Заңының 14-бабы 2-тармағының 25) тармақшасына сәйкес

### **Б Ұ Й Ы Р А М Ы Н :**

1. Қоса беріліп отырған Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасы б е к і т і л с і н .

2. Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігінің Көлік және қатынас жолдары комитеті (Н.И. Қилыбай) белгіленген тәртіппен мемлекеттік тіркеу үшін осы бұйрықтың Қазақстан Республикасының Әділет министрлігіне ұсынылуын қамтамасыз етсін.

3. Осы бұйрықтың орындалуын бақылау Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация вице-министрі Е.С. Дүйсенбаевқа жүктелсін.

4. Осы бұйрық оның алғаш рет ресми жарияланған күнінен бастап он күнтізбелік күн өткеннен кейін қолданысқа енгізіледі.

*М и н и с т р д і ң*

*міндетін атқарушы*

*А. Бектұров*

Қ а з а қ с т а н

Р е с п у б л и к а с ы

К ө л і к

ж ә н е

к о м м у н и к а ц и я

м и н и с т р і н і ң

м . а .

2 0 1 1

ж ы л ғ ы

1 0

м а у с ы м д а ғ ы

№ 2 6 1

б ұ й р ы ғ ы м е н

бекітілген

**Темір жол көлігін**

**техникалық пайдалану қағидасы**

# 1. Жалпы ережелер

## § 1. Кіріспе

1. Темір жол көлігін техникалық пайдалану қағидасы (бұдан әрі - Қағида) темір жол көлігін пайдаланудың негізгі тәртібін және оларға қойылатын талаптардың қағидаттарын белгілейді.

2. Осы Қағида темір жол көлігінің барлық бөлімшелері мен қызметкерлері үшін қажетті болып табылады.

3. Осы Қағиданы орындау темір жол көлігінің барлық буындары жұмысының үйлесімділігін, темір жол ұйымдарының нақты және толассыз жұмыс істеуін және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етеді.

## § 2. Осы Қағидада пайдаланылатын терминдер

4. Осы Қағидада мынадай ұғымдар пайдаланылады:

1) автоматты локомотив сигнал беру сигнал беру мен байланыстың дербес құралы ретінде (бұдан әрі - АЛСО) - аралықтағы поездар қозғалысы локомотив бағдаршамдарының сигналдары бойынша жүзеге асырылатын, ал бөлектенген пункттер блок-учаскелердің белгіленген шекаралары болып табылатын жүйе;

2) ауа аралығы (оқшаулағыш түйіндесу) - түйіспе желісінің шектес учаскелерінің электр оқшауламасымен түйіндесуі (ток айырық). Оқшаулағыш түйіндесу электр жылжымалы құрамның ток қабылдағышы өткен кезде түйіндесетін учаскелер электрмен жалғасатындай етіп орындалады;

3) аз әрекетті учаскелер - жолаушылар және жүк поездарының (қосындысында) кесте бойынша қозғалыс мөлшері тәулігіне 8 жұптан аспайтын учаскелер ;

4) аралық - темір жол желісінің шектес станциялармен, разъездермен, озу пункттерімен немесе жол посттарымен шектелген бөлігі;

5) ауыр салмақты жүк поезы - локомотивтердің тиісті сериялары үшін салмағы қозғалыс кестесінде белгіленген осы поезд жүретін учаскедегі салмақ нормасынан 100 т және одан астам жүк поезы;

6) арнайы мақсаттағы жолдар - аралықтар мен станциялардағы сақтандырғыш және ұстағыш түйықтар және кірме жолдар.

7) арнайы жылжымалы құрам - темір жолмен жүретін алынбайтын жылжымалы бірліктер :

өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам, мотовоздар, дрезиналар, жұмыстарды жүргізу үшін қажетті материалдарды тасымалдау немесе темір жол

көлігі кәсіпорындарының қызметкерлерін жұмыс орнына жеткізу үшін қажетті арнайы автотрисалар, көлік режиміндегі тартым жетекті дербес қозғалтқышы бар темір жол-құрылыс машиналары;

өздігінен жүрмейтін арнайы жылжымалы құрам - көлік режиміндегі тартым жетегі жоқ темір жол-құрылыс машиналары, тіркемелер мен шаруашылық поездарына енгізілетін темір жолдардың құрылыстары мен құрылғыларын күтіп ұстау, қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі жұмыстарды жүргізуге тағайындалған басқа арнайы жылжымалы құрам;

8) алынатын жылжымалы бірліктер – электрлендірілген учаскелердегі алынатын дрезиналар, жөндеу мұнарасы, электрлендірілген учаскелердегі, жол вагондары, жол өлшегіш, ақау тапқыш және басқа арбашалар және оларға қызмет көрсетуші қызметкерлер жолдан қолмен түсіріп алуы мүмкін жылжымалы бірліктер ;

9) блок-учаске - автобұғаттау кезінде немесе сигнал беру мен байланыстың дербес құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотив сигнал беруі кезінде станциялар арасындағы аралықтың өту бағдаршамдарымен (блок-учаскелердің шекараларымен) немесе өту бағдаршамымен (блок-учаскенің шекарасымен) және станциямен шектелген бөлігі;

10) бас жолдар - аралықтардың жолдары, сондай-ақ іргелес аралықтар жолдарының тікелей жалғасы болып табылатын және әдетте, бағыттамалы бұрмаларда ауытқуы жоқ станциялар жолдары;

11) бейтарап ендіріме - екі ауа аралығы (оқшаулағыш түйіндесу) арасындағы қалыпты кернеуі жоқ түйіспелі аспаның учаскесі. Бейтарап ендіріме электр жылжымалы құрамның ток қабылдағыштары өткен кезде түйіндесетін учаскелердің электр оқшаулауы қамтамасыз етілетіндей етіп орындалады;

12) біріктірілген жүк поезы - әрбір поездың басында жұмыс істеп тұрған екі немесе одан артық локомотиві бар жүк поездарынан құрастырылған поезд;

13) біріктірілген жолаушылар поезы - әр поездың басында жұмыс істеп тұрған локомотиві бар екі жолаушылар поезынан құрастырылған поезд;

14) бөлектенген пункт - темір жол желісін аралықтарға немесе блок-учаскелерге бөлетін пункт;

15) барынша тік еңіс - ұзындығы тежеу жолынан кем болмайтын ең тік еңіс (қисықтардың кедергісін ескергенде);

16) бағыттама - рамалық рельстен, үшкірлерден және бұру механизмінен тұратын бағыттамалы бұрманың бөлігі. Жылжымалы өзекшесі бар айқастырмасы болған кезде бағыттама ұғымына айқастырма да кіреді;

17) бағыттама посты - бағыттама постының бір кезекшісі қызмет көрсететін орталықтандырылмаған басқарудағы бір немесе бірнеше бағыттамалы бұрмалар;

18) бағыттамалық аудан - бағыттама постының бір кезекшісінің

бақылауындағы шектес бағыттама посттар тобы;

19) бағыттамалы бұрма - жылжымалы құрамды бір жолдан екіншісіне бұру үшін қолданылатын құрылғы. Бағыттамалы бұрмалар бағыттамалардан, айқастырмалардан және олардың арасындағы жалғастыру жолдарынан тұрады. Айқастырмалар жылжымайтын немесе жылжымалы өзекшесімен болуы мүмкін;

20) сигнал - соның көмегімен белгілі бұйрық берілетін көзге көрінетін немесе дыбыстық шартты белгі;

21) сигналдық белгі - соның көмегімен қызметкерлердің белгілі санатына бұйрық немесе нұсқау берілетін көзге көрінетін шартты белгі. Сигналдық белгілерге шектік бағаншалар, станцияның шекарасын нұсқайтын белгілер, ысқырық беру, тоқты ажырату және қосу және т.б.;

22) дыбыстық хабаршы - алдын ала бағдарламаланған хабарлардың байланыс арналарына автоматты берілуін қамтамасыз ететін электронды құрылғы;

23) көлбеу – көлденең сызыққа көлбеулігі бар темір жол жолының бойлық профилінің элементі. Төменгі нүктеден жоғары қарай қозғалып келе жатқан поезд үшін өр, ал кері бағытта – еңіс деп аталады;

24) ерекше жол белгілері - темір жолға бөлінген алқаптың шекаралары, бағыттама нөмірінің көрсеткіші, жолаушылар ғимараты белдеуінің белгісі, желілік жол ғимараттарындағы белгілер, шеңберлі қисықтардың басы мен соңының, сондай-ақ өтпелі қисықтар басының, ортасы мен соңының, жер төсемінің жасырын құрылыстарының, сулардың ең жоғары көкжиегінің және толқынның ең жоғары биіктігінің реперлері;

25) жылжымалы құрамның габариті - түзу көлденең жолға қойылған, тиелген де, сондай-ақ бос та жылжымалы құрам сыртқа шықпай орналасуы тиіс шекті көлденең (жол осіне перпендикуляр) кескін;

26) жүк поезының индексі - барлық жүк поездарына оларды қалыптастыру станциясында берілетін, 10 цифрдан тұратын арнайы код. Алғашқы төрт цифр – поезды қалыптастыру станциясының бірыңғай желілік белгісі (БЖБ), келесі екеуі – осы станцияда қалыптастырылған құрамның реттік нөмірі, ал соңғы төртеуі - поезд тағайындалған станцияның БЖБ-сы;

27) жолаушылардың аялдама пункті - жол тарамдары жоқ, тек қана жолаушыларды отырғызуға және түсіруге арналған аралықтағы пункт (бөлектенген пункт болып табылмайды);

28) жүк-жолаушылар поезы - жүктерді және жолаушыларды тасымалдауға тағайындалған жүк және жолаушылар вагондарынан аз әрекетті учаскелерде қалыптастырылады;

29) жолаушылар поезы - жолаушыларды, багажды және почтаны тасымалдауға арналған, жолаушылар вагондарынан құралған поезд. Қатынас түрлері бойынша жолаушылар поездары 700 км-ден артық қашықтыққа жүретін -

алысқа қатынайтын, 700 км-ге дейінгі қашықтыққа жүретін - жергілікті және 150 км-ге дейінгі қашықтыққа жүретін – қала маңындағы болып бөлінеді;

30) жол белгісі - темір жол желілерінің профилі мен ұзындығының тұрақты көрсеткіші;

31) жол посты - жол тарамдары жоқ, темір жол желілеріндегі бөлектенген пункт (жартылай автоматты бұғаттау кезінде блок-пост, қос жолды ендімесі бар дара жолды аралықтағы жанасу постты, торап алдындағы пост және т. б.);

32) жұмыстардың басшысы - пайдаланылатын темір жолдарында, құрылыстар мен құрылғылардағы жұмыстарға басшылық ету жүктелген жауапты тұлға;

33) итермелегіш локомотив - жекелеген аралықтарда немесе аралықтың бөлігінде жетекші локомотивке көмек көрсету үшін арналған локомотив (поездың соңында);

34) кепілдік учаске - ұзындығы поездың құрамында вагондардың тұзу жай-күйде қауіпсіз жүруі қажеттілігін негізге ала отырып анықталатын техникалық қызмет көрсету пункттерімен шектелген учаске. Темір жол өтпесі. Темір жолдары автомобиль жолдарымен және трамвай жолдарымен бір деңгейде қиылысатын жер;

35) бүйірлік жол - оған бара жатқанда жылжымалы құрам бағыттамамы бұрма бойынша ауытқитын жол;

36) қосалқы пост - жол тарамдары жоқ және кірме жолдың жанасу пунктіне қызмет көрсетуге ғана арналған аралықтағы пост (бүкіл аралық бойынша жүріп келе жатқан поездар үшін бөлектенген пункт болып табылмайды);

37) посттар арасындағы аралық - жол посттарымен немесе жол пост және станциямен шектелген аралық;

38) құрылыстардың жақындау габариті - соның ішіне құрылыстар мен құрылғылардың ешқандай бөлігі кірмеуі тиіс шекті көлденең (жол осіне перпендикуляр) кескін. Ерекшелікті тек олардың жылжымалы құраммен өзара әрекеттесуіне арналған құрылғылар ғана (жұмыс күйіндегі вагондық баяулатқыштар, бекіту бөлшектері бар түйісу сымдары, бағананың суды алу кезіндегі бұрылатын бөлігі және басқа) құрауы мүмкін;

39) қорғағыш бағыттама - поезды қабылдау немесе жөнелту маршрутын дайындаған кезде жылжымалы құрамның дайындалған маршрутқа шығу мүмкіндігін болдырмайтын қалыпқа орнатылатын бағыттама;

40) шұғыл тежеу - магистральдық шұғыл разрядтау және барынша жоғары тежеу күшін іске асыру арқылы поезды дереу тоқтату үшін қолданылатын тежеу;

41) локомотив бригадасы - локомотивтерге, сондай-ақ моторвагонды поездарға қызмет көрсету үшін тағайындалатын қызметкерлер;

42) маневрлік құрам - өзара және маневрлер жүргізуші локомотивке тіркелген

вагондар тобы. Бір вагонға тіркелген локомотив маневрлік құрам ретінде қ а р а л а д ы ;

43) маневрлердің басшысы - маневрлерге қатысушы барлық тұлғалардың іс-қимылдарына тікелей басшылық ететін, оның нұсқауынсыз маневрлерді жүргізуші локомотив машинисінің локомотивті қозғалысқа келтіруге құқығы ж о қ қ ы з м е т к е р ;

44) озу пункті - жол тармақтары бар, поездарды басып озуға жол беретін және қажетті жағдайларда поезды бір бас жолдан екіншісіне ауыстыруға жол беретін қос жолды желілердегі бөлектенген пункт;

45) орталықтандырылмаған бағыттама - үшкірлері қолмен тікелей бағыттамааның жанындағы бұру механизмінің көмегімен бұрылатын бағыттама;

46) орталықтандырылған бағыттама - үшкірлері (ал жылжымалы өзекшесі бар айқастырмасы болған кезде өзекшесі де) бір орталық пункттен басқарылатын арнаулы құрылғылармен бұрылатын бағыттама;

47) өнімдерді, көрсетілетін қызметтерді және өзге объектілерді сертификаттау (сертификаттау) - өнімнің, үдерістің, жұмыстың, көрсетілетін қызметтердің нормативтік құжаттарда белгіленген талаптарға сәйкесігін өндірушіге (сатушыға, орындаушыға) және тұтынушыға (сатып алушыға) тәуелсіз органның жазбаша растауы;

48) өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамның бригадасы - өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды басқару және оған қызмет көрсету үшін тағайындалатын қызметкерлер. Өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды басқару үшін бригада - машинист және машинистің көмекшісі немесе дрезинаның жүргізушісі және жүргізушінің көмекшісі (тиісті машинаны пайдалану жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес) тағайындалады;

49) поезды ерекше қырағылықпен жүргізу - поездың жүру жағдайларына локомотив бригадасының тұрақты жоғары назар салуы;

50) поездардың қарқынды қозғалысы - жолаушылар және жүк поездарының (қосындысына) кесте бойынша тәулігіне қос жолды учаскелерде 50 жұптан артық және дара жолды учаскелерде 24 жұптан артық қозғалу мөлшерлері;

51) поездардың аса қарқынды қозғалысы - кесте бойынша қос жолды учаскелерде тәулігіне 100 жұптан астам және дара жолды учаскелерде 48 жұптан астам жолаушылар және жүк поездары қозғалысының мөлшерлері (сомасында);

52) почта-багаж поезы - жолаушылар вагондарынан және почтаны, багажды және жүк-багажды тасымалдауға тағайындалған жүк вагондарынан, сондай-ақ жолаушылар поездары қатынамайтын учаскелерде ғана тіркелетін жолаушыларды тасымалдауға арналған жекелеген жолаушылар вагондарынан қ а л ы п т а с т ы р ы л а д ы ;

53) поездық сигналдар - поездарды, локомотивтерді және басқа жылжымалы

бірліктерді белгілеуге қолданылатын сигналдар;

54) разъезд - поездардың айырылысуы және озуы үшін тағайындалған жол тарамдары бар дара жолды желілердегі бөлектенген пункт;

55) станция бойынша кезекші - поездарды қабылдауды, жөнелтуді және өткізуді, сондай-ақ станцияның бас және қабылдау-жөнелту жолдары бойынша (маневрлік дисретчер жоқ жерде – басқа да жолдар бойынша) жылжымалы құрамның басқа қозғалыстарын жеке өзі басқаратын станция бастығының а у ы с ы м д ы қ к ө м е к ш і с і ;

56) станциялар арасындағы аралық - станциялармен, разъездермен және озу пункттерімен шектелген аралық;

57) салмағы жоғары жүк поезы - бір немесе бірнеше – құрамның басында, басында және соңында, құрамның басында және соңғы үштен бір бөлігінде жұмыс істеп тұрған локомотиві бар салмағы 6 мың тоннадан артық жүк поезы;

58) сақтандырғыш тұйық - жылжымалы құрамның поездардың жүру маршруттарына шығуының алдын алуға тағайындаған тұйық жол;

59) созылмалы еңіс - тіктігі мен ұзындығының келесі мәндері болған кездегі еңіс:

Тіктігі	Ұзындығы
0,008-ден 0,010-ға дейін	8 км және одан артық
0,010-нан 0,014-ға дейін	6 км және одан артық
0,014-нан 0,017-ға дейін	5 км және одан артық
0,017-нан 0,020-ға дейін	4 км және одан артық
0,020-нан және одан тік	2 км және одан артық

60) станция - поездарды қабылдау, жөнелту, айыру және озу жөніндегі операцияларды, жүктерді беру және жолаушыларға қызмет көрсету, ал дамыған жол құрылғылар болған кезде – поездарды тарату және қалыптастыру жөніндегі операцияларды және поездармен техникалық операцияларды жүргізуге мүмкіндік беретін жол тарамдары бар бөлектенген пункт;

61) станциялық орталықтандыру қосыны - станциядағы орталықтандырылған бағыттамаалар мен сигналдар тобын басқару шоғырландырылған қосын;

62) станциялық жолдар - станцияның шекарасындағы жолдар - бас, қабылдап-жөнелту, сұрыптау, тиеу-түсіру, тартымдық, деполық (локомотив және вагон шаруашылықтарының), жалғастыру (станциядағы жекелген парктерді жалғайтын, контейнерлік пункттерге, отын қоймаларына, базаларға, сұрыптау платформаларына, вагондарды тазалау, жуу, дезинфекциялау, жылжымалы құрамды жөндеу және басқа операцияларды жүргізу пункттеріне апаратын), сондай-ақ тағайындалуы оларда жүргізілетін операциялармен белгіленетін өзге ж о л д а р ;

63) тиеу габариті - жүк (орамасын және бекітпесін ескергенде) түзу

горизонталды жолда тұрған ашық жылжымалы құрамда сыртқа шықпай орналасуы тиіс шекті көлденең (жол осіне перпендикуляр) кескін;

64) темір жол-құрылыс машиналары - өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның құрылыс, жөндеудің барлық түрлері, магистральдық темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғыларын күтіп ұстау және оларға техникалық қызмет көрсету бойынша жұмыстарды орындайтын бір немесе бірнеше жұмыс органдары бар түрінің бірі;

65) түйіспе желісі - электр энергиясының тартымдық қосалқы станциялардан электр жылжымалы құрамның ток қабылдағыштарына берілуін қамтамасыз ететін сымдардың, конструкциялар мен жабдықтардың жиынтығы;

66) толаскез - жөндеу-құрылыс жұмыстарын жүргізу үшін аралық, аралықтың немесе станцияның жекелеген жолдары бойынша поездардың қозғалысы тоқтатылатын уақыт;

67) шапшаң жүретін жолаушылар поезы - интервалдардағы жылдамдықтары, км/сағ: 141-160 және 161-200, жолаушылар поездарының шапшаң қозғалысына сәйкес келетін жылдамдықтармен қатынайтын жолаушылар поезы;

68) тежеу жолы - кранның тұтқасын машинистке немесе шұғыл тежеу кранын тежеу жағдайына аударған сәттен бастап толық тоқтағанға дейінгі уақыт ішінде поезд жүріп өтетін қашықтық. Тежеу жолдары тежеу түріне (қызметтік, толық қызметтік және шұғыл) қарай бөлінеді;

69) ұзын құрамды жүк поезы - ұзындығы (шартты вагондарда) қозғалыс кестесінде белгіленген осы поезд жүретін учаскедегі барынша жоғары нормадан асып түсетін жүк поезы;

70) ұзындығы жоғары жүк поезы - ұзындығы 350 ось және одан артық жүк поезы;

71) ұзын құрамды жолаушылар поезы - ұзындығы осы поезды қалыптастыру схемасында белгіленгеннен асып түсетін жолаушылар поезы;

72) ұзындығы жоғары жолаушылар поезы - құрамында 20 және одан артық вагоны бар жолаушылар поезы;

73) ұстағыш тұйық - басқаруын жоғалтқан поезды немесе ұзақ еңіс бойынша қозғалыстағы поездың бір бөлігін тоқтатуға тағайындалған тұйық жол;

74) шаруашылық поезы - жұмыс істеп тұрған локомотивтен немесе локомотив ретінде қолданылатын өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамнан, темір жол ұйымының арнаулы және техникалық қажеттіліктері үшін бөлінген вагондардан, магистральдық темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғыларын күтіп ұстау, жөндеу және оларға қызмет көрсету үшін тағайындалған өздігінен жүретін арнаулы және өздігінен жүрмейтін жылжымалы құрамнан қалыптастырылған поезд;

75) қызметтік тежеу - жылдамдықты баяу азайту немесе поезды алдын ала



көзделген жерде тоқтату үшін кез келген шамадағы сатылармен тежеу;

76) уәкілетті орган – темір жол көлігі саласында басшылықты жүргізетін орталық атқарушы орган, және де Қазақстан Республикасы заңнамаларына сәйкес белгіленген шектерде салааралық үйлестіруді қамтамасыз етуші.

## **2. Темір жол көлігі қызметкерлерінің жалпы міндеттері**

### **§ 1. Жалпы ережелер**

5. Темір жол көлігі қызметкерлерін қозғалыс қауіпсіздігін және тасымалданатын жүктің, багаждың және жүк-багаждың сақталуын қамтамасыз ете отырып, жолаушылар, жүк, багаж және жүк-багаж тасымалдайды техникалық құралдарды тиімді пайдаланып, қоршаған табиғи ортаны қорғау талаптарын сақтауды.

6. Поездар қозғалысымен байланысты әр қызметкер осы Қағиданың талаптарын орындалуын және қозғалыс қауіпсіздігін сақтайды.

Темір жол көлігі қызметкерлерінің осы Қағиданың талаптарын бұзуға рұқсат етілмейді.

7. Темір жол көлігінің әр қызметкері адамдардың өмірі мен денсаулығына немесе қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін жағдайларда поезға немесе маневрлік құрамға сигнал беруге және оларды тоқтатуға басқа шаралар қолдануға міндетті. Құрылыстардың немесе құрылғылардың қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп немесе қоршаған табиғи ортаны ластау қаупін төндіретін ақаулығы анықталған кезде қызметкер қауіпті орынды қоршауға және ақаулықты жоюға дереу шара қолдануы тиіс.

8. Темір жол көлігі қызметкерлері жұмыс орнын және сеніп тапсырылған техникалық құралдарды қалыпты күйде ұстауы тиіс.

Темір жол көлігі қызметкерлері үшін нысанды киімді кию міндетті түрде белгіленген темір жол көлігінің жолаушыларға, жүк жөнелтушілерге және жүк алушыларға қызмет көрсетумен, поездар қозғалысымен және маневрлік жұмыспен байланысты қызметкерлері еңбек міндеттерін орындаған кезде, егер олар үшін арнаулы өндірістік киім белгіленбесе нысан бойынша киінуі тиіс.

Темір жол көлігінің әр қызметкері еңбекті қорғау, өрт қауіпсіздігі жөніндегі қағидалар мен нұсқаулықтарды, санитарлық ережелер мен нормаларды, олар орындайтын жұмыс үшін белгіленген стандарттардың, метрологиялық нормалар мен ережелердің және өзге нормативтік құжаттардың талаптарын сақтауы тиіс. Осы Қағида мен нұсқаулықтардың орындалуы үшін жауапкершілік орындаушыларға және тиісті бөлімшелердің басшыларына жүктеледі.

9. Локомотивтерге, моторвагонды поездарды, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды (мотовоздарды, дрезиналарды, арнаулы автомотрисаларды, темір жол құрылыс машиналарын) және басқа жылжымалы бірліктерді басқару кабиналарына, сигналдарға, бағыттамааларға, поездардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты аппараттарға, механизмдерге және басқа құрылғыларға, сондай-ақ сигналдар мен осындай құрылғыларды басқару жүргізілетін жайларға оларға қол жеткізу құқығы жоқ адамдарды жіберуге т ы й ы м с а л ы н а д ы .

Локомотивтерді, моторвагонды поездарды, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды (мотовоздарды, дрезиналарды, арнаулы автомотрисаларды, темір жол-құрылыс машиналарын) және басқа жылжымалы бірліктерді, сигналдарды, поездардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты аппараттарды, механизмдерді және басқа құрылғыларды басқаруға, бағыттамааларды бұруға соған уәкілетті қызметкерлердің ғана қызметтік міндеттерін орындаған кезде құқығы бар.

## **§ 2. Темір жол көлігі қызметкерлеріне қойылатын талаптар**

10. Белгіленген тәртіппен екінші тұлға ретінде машықтанудан өтіп жатқан темір жол көлігі қызметкерлері локомотивтерді, моторвагонды поездарды, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды (мотовоздарды, дрезиналарды, арнаулы автомотрисаларды, темір жол-құрылыс машиналарын) және басқа жылжымалы бірліктерді, сигналдарды, бағыттамааларды, поездардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз етумен байланысты аппараттарды, механизмдерді және басқа құрылғыларды басқаруға осы құрылғыларға тікелей қызмет көрсететін қызметкерлердің қадағалауымен ғана жіберілуі мүмкін.

11. Темір жол көлігіне поездар қозғалысымен байланысты жұмысқа келетін адамдар кәсіптік оқудан және кезең-кезеңмен оларды осы Қағида, Қазақстан Республикасының Темір жол көлігіндегі сигнал беру жөніндегі нұсқаулықты (бұдан әрі - СИН), Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылдың 18 сәуірінің № 209 бұйрығымен бекітілген, (нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізімінде тіркелген № 6954) және қызметкерлердің міндеттерін белгілейтін лауазымдық нұсқаулықтарды бі л у і т е к с е р і л у і т и і с .

12. Осы тармақта көзделген, қызметтер мен лауазымдар тізбесі, сынақтан өтуге тиісті қызметкерлері әрбір қызметтер (мамандықтары) білім аумағы, жұмысқа қабылдау кезіндегі сынау жүргізу тәртібі мен мерзімділігі - Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрінің м.а. 2010 жылдың 20 қыркүйектегі № 424 бұйрығымен бекітілген Темір жол көлігі жұмысшыларының

қызметтері (мамандықтары) және оларға қойылатын біліктілік талаптарының тізіміне (нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу Реестрінде тіркелген № 6581) сәйкес жүргізіледі.

13. Поездар қозғалысымен тікелей байланысты темір жол көлігі қызметкерлері белгіленген тәртіппен міндетті түрдегі бастапқы және кезеңдік медициналық қарап тексеруге жатады.

14. Жасы 18-ден төмен адамдар поездар қозғалысымен тікелей байланысты келесі лауазымдар мен кәсіптерге орналасуға жіберілмейді:

1) локомотивтер, моторвагонды поездар, мотовоздар мен арнаулы автомотрисалардың машинистері;

2) темір жол жолдарымен жүретін жүк көтергіш крандардың машинистері және олардың көмекшілері;

3) паровоздар кочегарлары, дрежиналарды жүргізушілер және олардың көмекшілері;

4) диспетчерлер, станциялар бойынша кезекшілер, қосындар, парктер мен дөңестер бойынша кезекшілер;

5) сұрыптау дөңестерінің операторлары;

6) станциялар бойынша кезекшілер жанындағы операторлар;

7) поездардағы кондукторлар;

8) құраушы бригадалардың қызметкерлері;

9) вагондар қозғалысының жылдамдығын реттеушілер, сигналшылар, орталықтандыру посттың операторлары;

10) бағыттамалық посттың кезекшілері, жол, көпір және тоннель мастерлері, жол бригадирлері, жол қараушылар, жол монтерлері (екінші разрядты және одан жоғары);

11) өтпелер бойынша кезекшілер, құрылғылар мен сұрыптау дөңестеріне қызмет көрсету жөніндегі электр механиктер мен электр монтерлер;

12) вагондарды қарап тексеруші-жөндеушілер, вагондарды қарап тексерушілер, жолаушылар поездарының бастықтары (механик-бригадирлері);

13) вагондардың жолсеріктері, вагондарды ағытпай жөндеу шеберлері мен жұмысшылары;

14) вагондарға техникалық қызмет көрсету пункттерінің операторлары;

15) поезд электр механиктері, электрмен жабдықтау дистанцияларының мастерлері мен электр механиктері;

16) рефрижераторлық поездар мен секциялардың механиктері, ақау тапқыш және жол өлшегіш вагондардың реттеушісі;

17) темір жол-құрылыс машиналарының машинистері және олардың көмекшілері;

18) ақау тапқыш арбашалардың операторлары;

19) жол өлшеу жөніндегі операторлар және олардың көмекшілері.

15. Темір жол көлігі қызметкерлері темір жол ұйымының сеніп тапсырылған мүлкін және тасымалданатын жүкті сақтауы тиіс.

16. Темір жол көлігі қызметкерінің алкогольдік немесе нашақорлық мас күйінде немесе өзге үлгідегі интоксикация күйінде міндеттерін орындауына рұқсат етілмейді. Мұндай күйде анықталған адамдар дереу жұмысынан босатылып, жауапқа тартылады.

### **3. Жылжымалы құрам және арнайы жылжымалы құрам**

#### **§ 1. Жалпы ережелер**

17. Жылжымалы құрам, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам, жөндеудің жоспарлық-алдын алу түрлерінен, техникалық қызмет көрсетуден өтуі және оның толассыз жұмысын, қозғалыс қауіпсіздігін, еңбекті қорғау жөніндегі талаптардың орындалуын қамтамасыз ететін тәртібі осы Қағидаға 1-қосымшада белгіленетін қалыпты күйде күтіп ұсталуы тиіс.

Ақаулықтардың пайда болуының алдын алу және жылжымалы құрам мен арнайы жылжымалы құрамның белгіленген қызмет ету мерзімдерін қамтамасыз ету оларға техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу үшін жауапты тұлғалардың жұмысында бастысы болуы тиіс. ТМВ арбашаларындағы жолаушылар вагондары поездарда 120 км/сағ-тан артық емес жылдамдықпен жүреді.

18. Жүк пен жолаушылар вагондарының және тартымдық жылжымалы құрамның қызмет ету мерзімін ұзарту тәртібі Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылдың 26 ақпанындағы № 93 бұйрығымен бекітілген Жүк пен жолаушылар вагондарының және тартымдық жылжымалы құрамның қызмет ету мерзімін ұзарту қағидасына (нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу тізімінде тіркелген № 6845) сәйкес жүргізіледі.

19. Вагондардың барлық элементтері беріктігі, орнықтылығы және техникалық жай-күйі бойынша ең жоғары жылдамдықтармен поездардың қауіпсіз және сазды қозғалуын қамтамасыз етуі тиіс.

Жаңадан жасалып жатқан вагондар поездардың тиісті санаттарына қызмет көрсетуге тағайындалған перспективалық локомотивтердің ең жоғары конструкциялық жылдамдықтарымен қауіпсіз және сазды қозғалуын қамтамасыз етуі тиіс.

Өту алаңдары жоқ вагондарда арнаулы баспалдақтар және тұтқалар болуы тиіс.

20. Пайдалануға қабылданған жылжымалы құрамның, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның, негізгі тораптарының конструкциясына өзгерістер енгізуге тек уәкілетті органның рұқсаты бойынша ғана рұқсат етіледі.

21. Жылжымалы құрам жылжымалы құрам габариті талаптарын қанағаттандыруы тиіс.

22. Жаңадан жасалған, сондай-ақ күрделі жөндеуден өткен жылжымалы құрам, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам оны магистральдық темір жол желісінде пайдалануға тапсырғанға дейін сыналуы және жеткізуші зауыттан қабылдануы тиіс.

23. Жылжымалы құрамның, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның, әр бірлігінде мынадай айырудың анық белгілері мен жазбалары болуы тиіс: Мемлекеттік елтаңба (локомотивтерде және жолаушылар вагондарында), Қазақстанның темір жол ұйымының белгісі, нөмірі (жолаушылар вагондары үшін тіркелген депосының коды болатын), жасалған күні мен жері көрсетілген жасаушы зауыттың тақтайшасы, белгіленген жөндеу түрлері жүргізілген күн мен жер, ыдыстың салмағы (локомотивтерден және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамнан басқа).

Бұдан басқа, мынадай жазбалар жазылуы тиіс: локомотивтерде, моторвагонды жылжымалы құрамда және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда - конструкциялық жылдамдығы, сериясы, тіркелген депоның немесе басқа кәсіпорынның атауы, резервуарлардың, бақылау аспаптарының және қазанның куәландырылғаны туралы тақтайшалар мен жазбалар; жолаушылар вагондарында, қызметкерлерді жұмыстарды жүргізу орнына және кері қарай жеткізу көзделіп отырған моторвагонды жылжымалы құрам мен өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамда – орындар саны, жүк вагондарында - жүк көтергіштігі. Паровоздардың тендерлерінде сериясы, нөмірі және тіркелген темір жол ұйымының инициалдары көрсетілуі тиіс.

24. Әр локомотивке, вагонға және моторвагонды және арнаулы жылжымалы құрамның әр бірлігіне маңызды техникалық және пайдалану сипаттамалары бар техникалық паспорт (формуляр) жүргізілуі тиіс.

25. Локомотивтер және моторвагонды жылжымалы құрам, сондай-ақ өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам радиостанциялармен, Министрлік белгілеген көрсеткіштерді тіркейтін жылдамдық өлшегіштермен, автоматты локомотив сигнал берулермен жабдықталуы, сондай-ақ тізбеге және тәртіпке сәйкес басқа да қауіпсіздік құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Жолаушылар локомотивтері электр пневматикалық тежеуді басқару құрылғыларымен, ал жүк поездарына арналған локомотивтер тежеу магистралінің тығыздығын бақылау құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

26. Поездық локомотивтерге және моторвагондық поездарға бір машинист

қызмет көрсеткен кезде мынадай қауіпсіздік құралдарымен және жабдықталады:

1) поездың тежелуін автоматты басқару жүйесімен немесе кешенді локомотивтік қауіпсіздік құрылғысымен, сондай-ақ машинистің сергектігін бақылау жүйесімен;

2) артық көрініс айналарымен;

3) өрт сөндіру жүйесімен - тепловоздар;

4) тежеу бұғаттамасымен;

27. Моторвагонды поездар, бұдан басқа, қозғалыс жылдамдығының бақылануын қамтамасыз ететін автожүргізу жүйесімен және өтпелі бағдаршамдарға, станциялардың өтпелеріне жақындаған кезде сөйлеп хабар берумен, «жолаушы - машинист» байланысымен, есіктердің жабылуын бақылау сигнал беруімен, автоматты өрт сигнал беруімен жабдықталуы тиіс.

Маневрлік локомотивтер вагондардан дистанциялық ағытылу құрылғыларымен, ал бір машинист қызмет көрсететіндер, бұдан басқа, екінші басқару пультімен, артық көрініс айналарымен және машинист локомотивті жүргізу қабілетінен кенеттен айырылған кезде автоматты тоқтауды қамтамасыз ететін құрылғылармен жабдықталуы тиіс.

28. Басқа ведомстволарға, кәсіпорындарға және ұйымдарға тиесілі, магистральдық темір жол желісіне шығатын локомотивтер мен вагондар осы Қағиданың талаптарына сәйкес болуы тиіс.

## **§ 2. Қос доңғалақтар**

29. Әр қос доңғалақ жылжымалы құрамның қос доңғалақтарын қарап тексеру, куәландыру, жөндеу және қалыптастыру жөніндегі нұсқаулықтың талаптарын қанағаттандыруы тиіс және осінде анық қойылған қос доңғалақтың қалыптастырылу және толық куәландырылу уақыты мен жері туралы белгілер, сондай-ақ қалыптастыру кезінде оны қабылдау туралы таңбалар болуы тиіс.

Белгілер мен таңбалар таңбалау ережелерінде көзделген жерлерге қойылады.

Қос доңғалақтар белгіленген тәртіппен жылжымалы құрам астында қарап тексерілуі, кәдімгі және толық куәландырылуы, ал жылжытып шығарылғанда тиісті журналдарда немесе паспорттарда тіркелуі тиіс.

30. Жүктемеленбеген қос доңғалақтарда доңғалақтың ішкі қырлары арасындағы қашықтық 1440 мм болуы тиіс. Жылдамдығы сағатына 120 км-ден жоғары және сағатына 140 км-ге дейін поездардағы локомотивтерде және вагондарда, сондай-ақ өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда ұлғаю жағына қарай 3 мм-ден аспайтын және кему жағына қарай 1 мм-ден аспайтын ауытқуларға жол береді, жылдамдығы сағатына 120 км-ге дейін болғанда 3

мм-ден аспайтын ауытқуларға жол беріледі.

31. Қос доңғалақтың кез келген бөлігінде немесе доңғалақтың құрсауында, дискісінде және күпшесінде жарықшақтары бар, қос доңғалақтың жалында үшкір ұшты бүрлер болғанда, сондай-ақ жол мен жылжымалы құрамның қалыпты өзара әсер етуін бұзатын қос доңғалақтардың мына тозулары мен зақымданулары кезінде жылжымалы құрамды, арнайы жылжымалы құрамды қоса алғанда, пайдалануға шығаруға және поездарда жүруге шығаруға тыйым салынады:

1) қозғалыс жылдамдықтары сағатына 120 км-ден жоғары және сағатына 140 км - ге дейін :

локомотивтерде, моторвагонды жылжымалы құрамда, жолаушылар вагондарында сырғанау шеңбері бойынша 5 мм-ден артық сырғанау;

жалдың биіктігі 30 мм болғанда жалдың шыңынан 20 мм қашықтықта өлшегенде локомотивтерде жалдың қалыңдығы 33 мм-ден артық немесе 28 мм-ден кем, ал жылжымалы құрамда жалдың биіктігі 28 мм - жалдың шыңынан 18 мм қашықтықта өлшегенде ;

2) қозғалыс жылдамдықтары сағатына 120 км-ге дейін:

локомотивтерде, сондай-ақ моторвагонды жылжымалы құрамда және алысқа қатынайтын поездардағы жолаушылар вагондарында сырғанау шеңбері бойынша 7 мм-ден артық, моторвагонды және өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамда және жергілікті және қала маңындағы қатынастағы жолаушылар вагондарында сырғанау шеңбері бойынша сырғанауы 8 мм-ден артық, рефрижераторлық парк вагондарында және жүк вагондарында - 9 мм-ден артық сырғанау .

жалдың биіктігі 30 мм болғанда жалдың шыңынан 20 мм қашықтықта өлшегенде локомотивтерде жалдың қалыңдығы 33 мм-ден артық немесе 25 мм-ден кем, ал жылжымалы құрамда жалдың биіктігі 28 мм - жалдың шыңынан 18 мм қашықтықта өлшегенде ;

3) арнайы шаблонмен өлшенетін биіктігі 18 мм-ден артық жалдың тігінен қыркылуының ;

4) локомотивтерде, моторвагонды және арнайы жылжымалы құрамда, сондай-ақ паровоздардың тендерлерінде және аунақшалы букс мойынтіректері бар вагондарда 1 мм-ден артық, ал тендерлерде 2 мм-ден артық сырғанау бетіндегі сырғақ (ойық) .

32. Моторвагонды жылжымалы құрамның моторлы вагонынан немесе аунақшалы букс мойынтіректері бар тендерден басқа, вагонда жол жүріп келе жатқанда тереңдігі 1 мм-ден артық, бірақ 2 мм-ден артық емес сырғақ (ойық), анықталған кезде мұндай вагонды (тендерді) поездан ағытпастан (жылдамдығы сағатына 100 км-ден артық емес жолаушылар поезы, сағатына 70 км-ден артық емес жүк поезы) таяу жердегі, қос доңғалақтарды ауыстыруға арналған

құралдары бар техникалық қызмет көрсету пунктіне дейін апаруға рұқсат етіледі.

Моторвагонды жылжымалы құрамның моторлы вагонынан басқа, вагондардағы сырғақтың шамасы 2-ден 6 мм-ге дейін болғанда, локомотивте және моторвагонды жылжымалы құрамның моторлы вагонында, сондай-ақ арнайы жылжымалы құрамда 1-ден 2 мм-ге дейін болғанда поездың сағатына 15 км жылдамдықпен, ал сырғақтың шамасы тиісінше 6-дан артық 12 мм-ге дейін және 2-ден артық 4 мм-ге дейін болғанда сағатына 10 км жылдамдықпен таяудағы станцияға дейін жүруіне рұқсат беріледі, онда қос доңғалақ ауыстырылуы тиіс. Сырғақ вагонда және тендерде 12 мм-ден артық, локомотивте және моторвагонды жылжымалы құрамның моторлы вагонында 4 мм-ден артық болғанда қос доңғалақты асып қою немесе оның айналу мүмкіндігін болдырмау шартымен сағатына 10 км жылдамдықпен қозғалуға рұқсат етіледі. Локомотив бұл ретте поезд ағытылуы, зақымданған қос доңғалақтың тежегіш цилиндрлері және тартымдық электр қозғалтқыш (электр қозғалтқыштар тобы) алынып т а с т а л у ы т и і с .

Жүк вагондары жолаушылар поездарына енгізілген кезде қос доңғалақтарды күтіп ұстау нормалары жолаушылар поездары үшін белгіленген нормаларды қ а н а ғ а т т а н д ы р ы л у ы т и і с .

33. «Patentes Talgo S.A.» компаниясы шығарған жолаушылар вагондарының доңғалақтары мына талаптарды қанағаттандыруы тиіс:

1) доңғалақтардың ішкі қырлары арасындағы қашықтық 1440 мм болуы тиіс, «Patentes Talgo S.A.» компаниясы шығарған, жылдамдығы сағатына 160 км-ге дейінгі поездарда жүретін вагондарда ұлғаю жағына қарай 3 мм-ден артық емес және кему жағына қарай 3 мм-ден артық емес ауытқуларға жол беріледі;

2) жалдың қалыңдығы 22-23 мм болғанда жалдың биіктігі 28-36 мм болуы, жалдың qR параметрі кем дегенде 6,5 мм болуы тиіс;

3) сырғақтың (ойықтың) ұзындығы 30 мм-ден артық доңғалақтарды п а й д а л а н у ғ а т ы й ы м с а л ы н а д ы ;

4) пайдалану параметрлерін өлшеу «Patentes Talgo S.A.» компаниясы жеткізіп беретін вагондар доңғалақтарының осы түріне қолданылатын шаблонмен ( к а л и б р м е н ) жү р г і з і л у і т и і с .

34. Жылжымалы құрам, соның ішінде арнайы жылжымалы құрам автоматтық тежегіштермен, ал жолаушылар вагондары мен локомотивтер, бұдан басқа, электр пневматикалық тежегіштермен жабдықталуы тиіс.

Жылжымалы құрамның, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның автоматтық және электр пневматикалық тежегіштер, күтіп ұсталуы және пайдаланудың түрлі жағдайларында басқарылуы және жұмысы сенімді болуы, жатық тежеуді, сондай-ақ ауа құбыржолының магистралі ажыраған немесе үзілген кезде және тоқтату кранын (шұғыл тежеу кранын) ашқан кезде



поездың тоқтауын қамтамасыз етуі тиіс.

Жылжымалы құрамның, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның автоматты және электр пневматикалық тежегіштері есептемелік деректер бойынша анықталған тежеу жолынан артық емес қашықтықта шұғыл тежеген кезде поездың тоқтауына кепілдік беретін тежегіштің басылуын қамтамасыз етуі тиіс.

35. Автоматтық тежегіштер вагондарға жүктің тиелуіне, құрамның ұзындығына және жолдың профиліне қарай тежеудің түрлі режимдерін қолдану мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

Жолаушылар вагондарында және моторвагонды жылжымалы құрамда тоқтату крандары тамбурларда, вагондардың ішінде орнатылады және п л о м б ы л а н а д ы .

Өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда қажет болғанда тоқтату крандары немесе шұғыл тежеудің басқа құрылғылары орнатылады.

36. Локомотивтер, жолаушылар вагондары, моторвагонды және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам қол тежегіштерімен жабдықталады. Жүк вагондарының бір бөлігінде тоқтату краны және қол тежегіші бар өту алаңы б о л у ы т и і с .

Жылжымалы құрамның, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның қол тежегіштері белгіленген нормалар бойынша күтіп ұсталуы және белгілеген есептемелік тежегішті басуды қамтамасыз етуі тиіс.

37. Иінірктік тежегіш берілістің ажырауы немесе омырылуы габариттен шығып кетуге немесе жолға түсіп қалуға алып келуі мүмкін барлық бөліктерінің сақтандырғыш құрылғылары болуы тиіс.

38. Жылжымалы құрам, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамы автотіркегішпен жабдықталуы тиіс.

39. Автотіркегіш белдеуінің рельс бастиектерінің үсті деңгейінің үстіндегі б и і к т і г і :

1) локомотивтерде, жолаушылар және бос жүк вагондарында - 1080 мм-ден а р т ы қ е м е с ;

2) локомотивтерде және адамдары бар жолаушылар вагондарында – кем д е г е н д е 9 8 0 м м ;

3) жүк вагондарында (жүк тиелген) - кем дегенде 950 мм;

4) арнайы жылжымалы құрамда бос күйінде - 1080 мм-ден артық емес, тиелген күйінде – кем дегенде 980 мм.

40. Жөндеуден шығарылатын жылжымалы құрам мен арнайы жылжымалы құрам үшін автотіркегіш белдеуінің рельс бастиектерінің үсті деңгейінің үстіндегі биіктігі және көрсетілген нормалардың пайдалануда (ең жоғары тозулар мен жүктемелер кезінде) сақталуын қамтамасыз етуі тиіс.

41. Автотіркегіштердің бойлық белдеуінің арасында:

- 1) жүк поезында - 100 мм-ден артық емес;
- 2) локомотив пен жүк поезының жүк тиелген бірінші вагоны арасында - 110 мм - д е н а р т ы қ е м е с ;
- 3) сағатына 120 км жылдамдықпен келе жатқан жолаушылар поезында - 70 мм - д е н а р т ы қ е м е с ;
- 4) сол сағатына 121-140 км жылдамдықпен - 50 мм-ден артық емес;
- 5) локомотив пен жолаушылар поезының бірінші вагоны арасында - 100 мм - д е н а р т ы қ е м е с ;
- 6) локомотив пен арнайы жылжымалы құрамның жылжымалы бірліктері арасында - 100 мм-ден артық емес айырмашылыққа жол беріледі.

42. Жолаушылар вагондарының автотіркегішінде вертикальды жайлардың шектегіштері болуы тиіс.

Технология бойынша тіркеліп жұмыс істейтін арнайы жылжымалы құрамның автотіркегішінде вертикальды жайлардың шектегіші болуы тиіс.

43. Автотіркегіш құрылғыларының техникалық күйі және поезд құрамындағы вагондардың дұрыс тіркелуі үшін жөнелту алдында поездға техникалық қызмет көрсетуді орындаған вагондарды қарап тексеруші жауапты болады.

Вагондарды қарап тексерушілері жоқ станцияларда вагондарды поездға тіркеген кезде, сондай-ақ маневрлік жұмыс кезінде вагондардың дұрыс тіркелуі үшін маневрлердің басшысы жауапты болады.

Локомотивтің немесе локомотив ретінде қолданылатын өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның тиісінше поездың бірінші вагонына немесе басқа өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамға дұрыс тіркелуі үшін локомотивтің немесе локомотив ретінде қолданылатын өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның машинисі жауапты болады.

44. Поездық локомотивтің құрамынан ағытылуын және құрамға тіркелуін (соның ішінде тежегіш жеңдерін ажыратуды, жалғастыруды және асуды, шеткі крандарды ашуды және жабуды) локомотив бригадасының қызметкерлері жүргізуі тиіс.

Поезд локомотивін электрлік жылытумен жабдықталған жолаушылар құрамнан ағытуды локомотив бригадасының қызметкері, ал локомотивке вагондарды қарап тексеруші-машинист жалғыз қызмет көрсеткен кезде поездық электр механик жоғары вольтты вагондық электр жалғағыштарын ажыратқан соң ғана жүргізеді. Жылыту электр тізбектерін ажырату ток қабылдағыш түсіріліп тұрғанда жүргізіледі.

Локомотивке жалғыз машинист қызмет көрсеткен кезде поездық локомотивті жүк және жолаушылар поезының құрамына тіркеу және оны осы құрамнан ағыту жөніндегі операцияларды вагондарды қарап тексерушіге, ал вагондарды қарап

тексерушілер көзделмеген станцияларда және аралықтарда: жолаушылар поезында - жолаушылар поезының бастығына (механик-бригадиріне), жүк поезында – локомотив машинисіне жүктеледі.

45. Поездар қозғалысы кезіндегі сигнал беру мен байланыстың негізгі құралдары автоматты және жартылай автоматты жол бұғаттауы болып табылады.

Бір бағытта автобұғаттаумен жабдықталған қос жолды және көп жолды аралықтарда екі жақты қозғалысты ұйымдастырған кезде қарама-қарсы бағыттағы (бейімделмеген жол бойынша) поездар қозғалысы локомотив бағдаршамдарының сигналдары бойынша жүзеге асырылуы мүмкін.

46. Жекелеген учаскелерде автоматты локомотив сигнал беру сигнал беруі мен байланыстың дербес құралы ретінде қолданылуы мүмкін.

Аз әрекетті учаскелерде және кірме жолдарда поездар қозғалысы кезінде электр жезл мен телефонды байланыс құралдары ретінде қолдануға жол беріледі.

47. Станциялар арасындағы аралықтың әр жолында бір мезетте бір сигнал беру және байланыс қолданылуы мүмкін.

48. Жекелеген аз әрекетті учаскелерде және кірме жолдарда:

1) поездық радиобайланыс бойынша жетекші локомотив машинисіне тікелей берілетін поезд диспетчерінің бұйрықтары бойынша;

2) бір жезлдің көмегімен;

3) бір локомотивтің көмегімен поездар қозғалысына жол беріледі.

Учаскелер мен кірме жолдардың тізбесі және осы байланыс құралдары кезінде поездар қозғалысын ұйымдастыру тәртібін Ұлттық темір жол компаниясының басшылығы белгілейді.

49. Автоматты бұғаттау кезінде:

1) шығу немесе өту бағдаршамы рұқсат етушінің көрсетуі поездың блок-учаскеге кіруіне рұқсат болып табылады;

2) ерекшелік ретінде, созылмалы өрлерде орналасқан өту бағдаршамдарында (кіру бағдаршамдарының алдында тұрғандардан басқа) әрбір жеке жағдайда шартты рұқсат етуші сигналды – Т әрпі түріндегі шағылдырғыш белгісі бар қалқанды қоюға жол беріледі.

Бұл сигналдың болуы жүк поезына бағдаршамның қызыл жарығына тоқтамай өтуге рұқсат болады.

Бұл ретте машинист поезды қызыл жарығы бар бағдаршамнан сағатына 20 км-ден аспайтын жылдамдықпен, аса қырағылықпен және, егер әрі қарай жүру үшін кедергі кездесе, оны дереу тоқтатуға әзір болатындай етіп жүргізуі тиіс;

3) қызыл жарығы бар, сондай-ақ көрсетуі түсініксіз немесе өшіп қалған бағдаршамның алдында поезды тоқтатқан соң, егер машинист алдындағы блок-учаскеде поезд тұрғанын көрсе немесе білсе, блок-учаске босағанша оған қозғалысты жалғастыруға тыйым салынады. Егер машинист алдындағы

блок-учаскеде поезд тұрғанын білмесе, ол тоқтаған соң автотежегіштерді босатуы және, егер бұл уақыт ішінде бағдаршамда рұқсат етуші жарық пайда болмаса, поезды келесі бағдаршамға дейін сағатына 20 км-ден аспайтын жылдамдықпен, аса қырағылықпен және, егер әрі қарай жүру үшін кедергі кездесе, оны дереу тоқтатуға әзір болатындай етіп жүргізуі тиіс.

50. Келесі өту бағдаршамы осындай қалыпта болған жағдайда тоқтаудан кейінгі поездың қозғалысы дәл сол тәріппен жалғасады. Тыйым салушы көрсеткіші бар өту бағдаршамынан белгіленген тәртіппен өткен соң локомотив бағдаршамында рұқсат етуші көрсеткіш пайда болған жағдайда, машинист локомотив бағдаршамының көрсеткішін басшылыққа алып, бірақ сағатына 40 км-ден аспайтын жылдамдықпен келесі бағдаршамға дейін жүре алады.

Локомотив бағдаршамында рұқсат етуші көрсеткіш болғанда жарығы сөніп қалған өту бағдаршамдарынан тоқтамай, локомотив бағдаршамының көрсеткішін басшылыққа алып өтуге рұқсат етіледі.

51. Жартылай автоматты бұғаттау кезінде:

1) шығу немесе өту бағдаршамының рұқсат етуші көрсетуі поездың блок-учаскеге кіруіне рұқсат болып табылады;

2) дара жолды учаскелерде шығу бағдаршамын ашу үшін поезд жөнелтілетін көршілес станция бойынша кезекшіден блок-аппарат бойынша келісудің бұғаттау сигналын алдын ала алу немесе блок-жүйені қозғалыстың тиісті бағытына ауыстырып қосу қажет.

52. Сигнал беру мен байланыстың дербес құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотив сигнал беруі кезінде:

1) шығу бағдаршамының рұқсат етуші көрсеткіші бірінші блок-учаскеге кіруге рұқсат болып табылады;

2) локомотив бағдаршамының рұқсат етуші көрсеткіші келесі блок-учаскеге кіруге рұқсат болып табылады.

53. Барлық сигнал беру және байланыс құралдарының жұмысында үзіліс болған кезде поездар қозғалысы дара жолды учаскелерде жазбаша хабарлау арқылы, ал қос жолды учаскелерде станциялар арасындағы аралықты поездың өтуіне бөлінген уақытты межелеу арқылы жүргізіледі.

### **§ 3. Поездар қозғалысының тәртібі**

54. Аралықтар мен станциялар бойынша поездардың қозғалыс жылдамдығын Ұлттық темір жол компаниясының басшылығы белгілейді және поездардың қозғалыс кестесінде көзделеді. Бұл ретте 1/11 және одан да тік маркалы айқнаспасы бар бағыттағалы бұрмалар бойынша қаптал жолдарға қозғалу жылдамдығы сағатына 40 км-ден аспайтын, жолаушылар поездарының 1/9

маркалы бағыттамалы бұрмалар бойынша - сағатына 25 км-ден аспайтын, Р65 үлгісіндегі рельстерден 1/11 маркалы айқпаспасы бар бұрмалар бойынша - сағатына 50 км-ден аспайтын, 1/11 маркалы айқпаспасы бар симметриялы бағыттамалы бұрмалар бойынша – сағатына 70 км-ден аспайтын, 1/18 маркалы айқпаспасы бар бағыттамалы бұрмалар бойынша – сағатына 80 км-ден аспайтын, 1/22 маркалы айқпаспасы бар бағыттамалы бұрмалар бойынша – сағатына 120 км - ден аспайтын болуы тиіс.

Бір сары (жыпылықтамайтын) жарығы бар бағдаршамнан өту жылдамдығы жолаушылар және жүк поездары үшін сағатына 60 км-ден аспауы тиіс.

55. Autobұғаттаумен жабдықталған учаскеде келесі бағдаршамнан талап етілетін тежеу жолынан кем болатын қашықтықта орналасқан, ал автобұғаттаумен жабдықталмаған учаскеде негізгі сигналдан толық тоқтаған кездегі тежеу жолынан кем болатын қашықтықта орналасқан бір сары (жанып-сөнетін) жарығы бар бағдаршамнан аспайтын жылдамдықпен өтуге р ұ қ с а т е т і л е д і .

Вагондарды алдына салып қозғалу жылдамдығының сағатына 25 км-ден аспайтындай болуына, шаруашылық поездар үшін локомотивте және өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамның, қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының констукциясына қарай өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамда радиобайланыс болған кезде – сағатына 40 км-ден аспайтындай болуына ж о л б е р і л е д і .

Тұйық станциялық жолдарға қабылдаған кезде поездың қозғалыс жылдамдығы қабылдау жолының басында сағатына 25 км-ден аспайтын болуы т и і с .

56. Жолдың келесі учаскесінде басқа моторвагонды поезд тұрғанда, осы жолдың бос учаскесіне моторвагонды поезды қабылдаған кезде оның қозғалу жылдамдығы сағатына 20 км-ден аспайтын болуына жол беріледі.

Жылдамдықтың азайтылуын талап ететін жер бойынша қозғалу жылдамдығы ескертуде немесе бұйрықта көрсетілгенге сәйкес болуы, ал мұндай нұсқаулар болмаған кезде сағатына 25 км-ден аспайтын болуы тиіс.

57. Поездар келе жатқан кезде локомотив бригадаларының аса қырағылығын қамтамасыз ету және жұмыстардың жүргізіліп жатқандығы туралы оларды ескерту қажет болған жағдайларда поездарға жазбаша ескертулер беріледі.

5 8 . Е с к е р т у л е р :

1) жолдың, түйіспе желісі құрылғыларының, өтпелік сигнал берудің, жасанды және басқа құрылыстардың ақаулықтары кезінде, сондай-ақ жылдамдықты азайтуды немесе жолда тоқтауды талап ететін жөндеу және құрылыс жұмыстары жү р г і з і л г е н к е з д е ;

2) сигнал беру мен байланыстың жаңа құралдарын іске қосқан кезде,

сондай-ақ жаңа бағдаршамдарды енгізген, қолда бар бағдаршамдардың орнын ауыстырған немесе қысқартқан кезде және бағдаршамды жабық қалыпқа келтіру мүмкін болмайтын олардың ақаулықтары кезінде;

3) автоматты локомотив сигнал беруінің жол құрылғыларының ақаулықтары кезінде;

4) бұл поезд жүрген кезде жылдамдықты төмендету немесе ерекше шарттарды сақтау қажет болатын, тиеу габаритінің шегінен шығып кететін жүгі бар поезды жөнелткен кезде;

5) қос жолды аралықта қар тазартқыш, балластағыш, жол төсегіш, көтергіш кран, шағыл тасты тазартқыш және басқа машиналар жұмыс істеген кезде;

6) осы учаске үшін белгіленген жылдамдықпен жүре алмайтын жылжымалы құрамды поездың құрамына қойған кезде;

7) алынатын жылжымалы бірліктер жұмыс істеген кезде, сондай-ақ жол вагондарында ауыр жүктерді тасымалдаған кезде;

8) жылдамдықты азайтуды немесе жолда тоқтауды талап ететін, сондай-ақ поезд қозғалысының ерекше шарттары туралы локомотив бригадаларын ескерту қажет болатын барлық басқа жағдайларда беріледі.

59. Қос жолды аралықтарда әр бас жол, әдетте, поездардың белгілі бір бағытта қозғалуы үшін қолданылады.

Көп жолды желілерде әр бас жол бойынша қозғалу тәртібін жол бөлімшелер басшылығы белгілейді.

Үш немесе төрт тінді жолдың учаскелерінде поездар қозғалысын ұйымдастыру тәртібін бөлімшелер басшылығы белгілейді.

60. Поездар қозғалысын реттеу үшін поезд диспетчерінің бұйрығы бойынша поездардың бейімделмеген жол бойынша жөнелтілуі қолданылуы мүмкін.

Жолаушылар поездарының бейімделмеген жол бойынша жөнелтілуіне тек ерекшелік ретінде әр жеке жағдайда жол бөлімшесі бойынша кезекшінің бұйрығы бойынша ғана жол беріледі.

Поездар бейімделмеген жол бойынша жүрген кезде қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету шаралары Поездар қозғалысы және маневрлік жұмыс жөніндегі нұсқаулықта белгіленеді.

61. Қажет болғанда поездардың жалғастырылуына және олардың осы поездардың әрқайсысының басында жұмыс істеп тұрған локомотивтерімен жалғанып жүруі қолданылуы мүмкін.

62. Вагондарды алдына салып қозғалуға мына жағдайларда:

1) темір жол кірме жолдарына және кері бағытта қозғалған кезде;

2) шаруашылық, қалпына келтіру және өрт сөндіру поездары қозғалған кезде рұқсат етіледі.

63. Мұндай поездың басында қозғалу бағытындағы жаққа қарап тұрған өту

алаңы бар вагон қойылады, бұл алаңда жолдың бос болуын қадағалауға және қозғалыс қауіпсіздігіне немесе адамдардың өміріне қауіп төнген кезде поезды тоқтатуға шаралар қолдануға міндетті қызметкер болуы тиіс.

#### **§ 4. Локомотивтер, моторвагонды поездар және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам машинистерінің поездарды жүргізу тәртібі**

64. М а ш и н и с т :

локомотивтің (моторвагонды поездың), өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның конструкциясын, қызмет көрсететін учаскенің профилін, онда тұрақты сигналдардың, сигналдық нұсқағыштардың және белгілердің орналасуын және олардың тағайындалуын, сондай-ақ қызмет көрсететін учаскеде темір жол өтпелері орналасқан жерлерді білуге тиіс, онда поездардың қозғалыс кестесі болуына міндетті;

локомотивті (моторвагонды поезды), өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды қабылдаған кезде тежегіштердің, құмсалғыштардың және радиобайланыстың, дыбыстық сигналды беруге арналған аспаптардың жұмыс істеуіне ерекше назар аударып, оның түзулігіне көз жеткізуге, ал локомотивтің техникалық күйі журналындағы жазба бойынша автоматты локомотив сигнал беруінің және қауіпсіздік құрылғыларының дұрыс жұмыс істейтіндігіне көз жеткізуге; сигналдық құрал-жабдықтардың, өрт сөндіру құралдарының болуын тексеруге;

қозғалыс графигін дәл сақтай отырып, поездың қауіпсіз жүруін қамтамасыз етуге міндетті.

65. Локомотивті поездың құрамына, ал өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам шаруашылық поездың құрамына тіркеген соң машинист:

1) локомотивтің, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның бірінші вагонға дұрыс тіркелуіне құрамның және ауа жеңдерінің дұрыс жалғануына, сондай-ақ олардың арасындағы шеткі крандардың ашық екендігіне көз жеткізуге;

2) тежегіш магистральді сығымдалған ауамен зарядтауға, қысымның төмендеуі белгіленген нормалардан асып түспейтіндігіне көз жеткізуге және автотежегіштерді сынауға;

3) поездың тежегіштермен қамтамасыз етілгендігі туралы анықтаманы алуға, соңғы вагонның сонда көрсетілген нөмірін анықтама қағазымен салыстырып тексеруге және поездағы тежегіштік басудың белгіленген нормаларға сәйкестігіне көз жеткізуге;

4) анықтама қағазы бойынша жүк және жүк-жолаушылар поезының құрамымен – адамдар отырғызылған, Жүк тасымалдау қағидасында аталған

жекелеген санаттардың қауіпті жүктері бар вагондардың болуымен, сондай-ақ ашық жылжымалы құраммен танысуға;

5) анықтама қағазы бойынша жолаушылар және почта-багаж поезының құрамымен – жүк-багажы және багажы бар жүк вагондарының болуымен танысуға міндетті.

66. Егер локомотив жеке шақыруы бар радиостанциямен жарақталса, поезға берілген нөмірді радиостанцияны басқару пультіне орнатып қою қажет.

Локомотивті вагондары электрмен жылытылатын жолаушылар поезының құрамына тіркеген соң машинист электр механиктің вагонаралық жоғары вольтты электр жалғағыштарды іске қосуы үшін токқабылдағыштарды түсіруге міндетті.

Автоматты локомотив сигнал беруімен жабдықталған учаскелерде жетекші локомотивтің, моторвагонды поездың, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның машинисі станциядан жөнелтілер алдында осы құрылғыларды іске қосуға, ал радиобайланыспен жабдықталған учаскелерде радиостанцияның іске қосылғандығына және шақыру арқылы жолаушылар поезының бастығымен (механик-бригадирімен) және шаруашылық поезында тиісінше жұмыстар басшысымен радиобайланысты тексеруге міндетті.

67. Поезды жүргізген кезде машинист және оның көмекшісі:

1) жолдың бос болуын, сигналдарды, сигналдық нұсқағыштар мен белгілерді қадағалауға, олардың талаптарын орындауға және бағдаршамдар беретін барлық сигналдарды, жолдан және поездан берілетін тоқтау және жылдамдықты азайту сигналдарын бір біріне қайталауға;

2) поездың күйін және тұтастығын, ал электрлендірілген учаскелерде, бұдан басқа, түйіспе желісінің күйін де қадағалауға;

3) локомотив пен өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам жұмысының толассыздығы мен қауіпсіздігін бақылайтын аспаптардың көрсеткіштерін байқап отыруға;

4) электр энергиясы мен отынды үнемдеп жұмсап локомотив қуатының ұтымды қолданылуын қамтамасыз етуге;

5) станцияға кіргенде және станциялық жолдар бойынша өткенде белгіленген сигналдарды беруге, бағыттамалық нұсқағыштар бойынша маршруттың дұрыстығын, жолдың бос болуын және станциялар қызметкерлері беретін сигналдарды, сондай-ақ қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төнген кезде тоқтатуға дереу шаралар қолдана отырып, поездардың қозғалысын және шектес жолдардағы маневрлік қозғалыстарды қадағалауға міндетті.

68. Поезд станцияда тоқтаған соң, егер онда қандай да болмасын ақаулықтар анықталса, машинист бұл туралы станция бойынша кезекшіге, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчеріне дереу



Станцияда тоқтау қажет болғанда машинист қабылдау жолының шығу бағдаршамынан (ол болмаған кезде – шектік бағаншадан) өтпей поезды тоқтатуға міндетті. Бұл ретте жүк поезының локомотиві шығу сигналының (ол болмаған кезде – шектік бағаншаның) жанында тоқтатылуы тиіс. Оларға жетпей тұрып машинист поездық радиобайланыс бойынша станция бойынша кезекші арқылы бүкіл құрамның қабылдау жолының пайдалы ұзындығы шегінде қойылғанына көз жеткізгенде ғана поезды тоқтата алады.

69. Жол жүріп келе жатқанда автобұғаттау бағдаршамдарында ақаулықтар, жолдың, түйіспе желісінің және басқа құрылыстар мен құрылғылардың зақымдануы, шектес жолдар бойынша келе жатқан поездарда ақаулықтар анықталған жағдайларда машинист бұл туралы жақын маңдағы станция бойынша кезекшіге немесе поезд диспетчеріне хабарлауға міндетті. Поездық радиобайланыс болған кезде машинист осы ақаулықтар туралы хабарламаны радио арқылы жақын маңдағы станция бойынша кезекшіге немесе поезд диспетчеріне, ал қажет болғанда шектес жол бойынша келе жатқан поездың машинистіне де беруі тиіс.

Сигналдар, сигналдық нұсқағыштар мен белгілердің нашар көрінуі (тұман, нөсер, қарлы боран және т.б.) жағдайында келе жатқанда машинистке қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін поездар қозғалысының белгіленген жылдамдығын төмендетуге рұқсат етіледі.

70. Поезды жүргізген кезде машинист:

1) онда қолдануға әрқашан дайын күйде тежегіш құрылғылары болуы, оларды жүрген жолда тексеруі, бас резервуарда және магистральда қысымның белгіленген нормалардан төмен түсуіне жол бермеуі;

2) тұрақты сигналдардың тыйым салушы көрсеткіштері, жылдамдықты азайту сигналдарының және жылдамдықты төмендетуді талап ететін басқа сигналдардың көрсеткіштері кезінде қызметтік тежеуді қолдана отырып, тоқтау сигналынан өтіп кетпей поезды тоқтатуы, ал жылдамдықты азайту сигналынан осы сигнал үшін белгіленгеннен аспайтын жылдамдықпен өтуі;

3) бейтарап ендірмені қоршайтын сигналдық белгіден (онда локомотивтің тоқтауын болдырмау үшін) кем дегенде сағатына 20 км жылдамдықпен өтуі;

4) тоқтау сигналын кенеттен берген кезде немесе кедергі пайда болған кезде поезды тоқтату үшін шұғыл тежеу құралын қолдануы тиіс.

71. Жол жүргенде машинистке:

1) осы Қағидада берілген ескертулерде және сигналдардың нұсқауларында белгіленген жылдамдықтарды асыруға;

2) локомотивті, моторвагонды поезды, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды басқарудан, оған қызмет көрсетуден және сигналдар мен жолдың күйін

қ а д а ғ а д а у д а н

а л а ң д а у ғ а ;

3) дұрыс жұмыс істеп тұрған қауіпсіздік құрылғыларын ажыратып тастауға немесе олардың жұмысына килігуге;

4) локомотивте, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда поездың жүргізілуін қамтамасыз ететін тартым жабдықтары істен шыққан кезде және істен шығудың себебі анықтау мүмкін болмаған кезде аралыққа шығуға тыйым салынады .

72. Поездың қозғалысын жетекші локомотивтің машинисі басқарады. Басқа локомотивтердің, соның ішінде итермелегіш локомотивтің машинистері жетекші локомотив машинисінің нұсқаулары мен сигналдарына бағынуға және оларды қайталауға міндетті .

73. Локомотивтің жұмыс кабинасында, кондукторларды (құрастыру бригадасын), рұқсаты бар лауазымды тұлғаларды қоспағанда (екі адамнан артық емес), локомотив бригадасының құрамына кірмейтін адамдардың жүруіне тыйым салынады.

## **§ 5. Поездың аралықта тоқтауға мәжбүр болған кездегі іс-қимылдар тәртібі**

74. Поездың аралықта тоқтауға мәжбүр болған кезде мәжбүр машинист:

1) егер шұғыл тоқтау қажет болмаса, поезды мүмкіндігінше алаңда және жолдың тік учаскесінде тоқтатуға;

2) поездың автотежегіштерін және локомотивтің қосалқы тежегішін, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда автотежегіштерін, ал басқару аспаптары болған кезде қосалқы тежегішті де іске қосуға;

3) бұл туралы поезд диспетчеріне дереу баяндауы тиіс аралықта келе жатқан локомотивтер мен моторвагонды поездардың машинистеріне және аралықты шектейтін станциялар бойынша кезекшілерге тоқтағандығы туралы радиобайланыс бойынша дереу жариялауға, олар, сондай-ақ радиобайланыс бойынша жолаушылар поезының бастығына (механик-бригадиріне), ал өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның машинисі шаруашылық поезындағы жұмыстар басшысына хабарлауға;

4) егер тоқтау поездың тыйым салу көрсеткіші бар бағдаршамның жанында кідіруіне байланысты болмаса оның себептерін және әрі қарай жүру мүмкіндігін анықтауға ;

5) егер поездың қозғалысын 20 және одан артық минут ішінде қайта бастау мүмкін болмаса және поезды сол жерде автотежегіштерде ұстап тұру мүмкіндігі болмаса, локомотивтің, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның қол тежегішін іске қосуға және құрамда бар қол тежегіштерін (жолаушылар

вагондары жолсеріктерінің, кондукторлардың, шаруашылық поезындағы жұмыстар басшысының) іске қосуына сигнал беруге.

Мұндай қызметкерлері жоқ поезддарда машинистің көмекшісі вагондар доңғалақтарының астына локомотивте бар тежегіш табандықтарды салуы, ал олар жеткіліксіз болғанда, бұдан басқа, вагондардағы қол тежегіштерді белгіленген мөлшерде және тәртіпке сәйкес іске қосуы тиіс;

б) станция бойынша кезекшіге немесе поезд диспетчеріне поезддық радиобайланыс бойынша тоқтау себептері және қозғалыс үшін пайда болған кедергілерді жою бойынша қажетті шаралар туралы қосымша хабарлауға; Поездық радиобайланыстың ақаулықтары кезінде станция бойынша кезекшіге немесе поезд диспетчеріне хабарды телефон байланысы бар жақын маңдағы пункттен беруге (машинистің көмекшісі, кондуктор, жолаушылар вагонының жолсерігі, шаруашылық поезындағы жұмыстар басшысы арқылы);

7) поездға қызмет көрсетуші барлық қызметкерлерімен бірлесіп қозғалыс үшін пайда болған кедергіні жоюға шаралар қолдануға, ал қажетті жағдайларда поездың және шектес жолдың қоршалуын қамтамасыз етуге міндетті.

Жолаушылар поезддарының локомотивтеріне бір машинист қызмет көрсеткен кезде поезды бекіту және қоршау жөніндегі операцияларды орындауды машинистің радиобайланыс бойынша берілетін нұсқауы бойынша жолаушылар поезының бастығы (механик-бригадирі) және вагондардың жолсеріктері жүргізеді.

Аралықта тоқтаған поезды қоршау мынадай жүргізіледі; жолаушылар поезын қоршау: - қалпына келтіру немесе өрт сөндіру поезының талап етуі бойынша, сондай-ақ қосалқы локомотивті қоршау - шақыртқан соң дереу;

8) егер поезд барлық сигнал беру және байланыс құралдарының жұмысы үзілген кезде жөнелтілсе – поезд тоқтаған соң дереу жүргізіледі.

75. Барлық жағдайларда қос жолды немесе көп жолды аралықтың шектес жолында және бірінші кезекте күтіліп отырған жақтан поездар қозғалысы үшін кедергінің орны дереу қоршалуы тиіс.

76. Автобұғаттаумен жабдықталған учаскелерде жолаушылар поезы аралықта тоқтаған кезде соңғы жолаушылар вагонының жолсерігі поезддық сигналдардың көрінуін тексеруге, аралықты мұқият байқауға және соңынан келе жатқан поезд пайда болған жағдайда оны тоқтатуға шаралар қолдануға міндетті.

77. Егер поезд өрде тоқтаса және соңында итермелегіш локомотив болмаса, машинист қажет болғанда поезды сол аралықтың жеңілдеу профиліне шегіндіреді а л а д ы .

Бұл жағдайда шегіндірілетін поездың алдында локомотив бригадасының қызметкері, бас кондуктор немесе шаруашылық поезындағы жұмыстар басшысы тұруы тиіс. Поезды шегіндіру жылдамдығы сағатына 5 км-ден артық болмауы

т и і с .

78. Мына жағдайларда :

- 1) барлық жағдайларда жолаушылар поездарын;
- 2) автобұғаттаумен немесе автоматты локомотив сигнал берумен жабдықталмаған аралықтарда ;
- 3) тұман, қар бұрқасыны кезінде және сигналдар нашар көрінетін басқа да қолайсыз жағдайларда ;
- 4) егер тоқтаған поезд барлық сигнал беру және байланыс құралдарының жұмысы үзілген кезде жөнелтілгенде шегіндіруге жол бермейді.

79. Салмағы осы өрде орнынан қозғалу шарттары бойынша нормадан асып түсетін және оны шегіндіруге жол берілмейтін поезд өрде тоқтаған кезде машинист дереу қосалқы локомотивті сұратуы тиіс.

80. Поезд аралықтан жөнелту станциясына кері қарай осы станция бойынша кезекшінің өкімі бойынша ғана қайтарылуы мүмкін.

Автобұғаттаумен және поездық радиобайланыспен жабдықталған учаскелерде тоқтаған поезға көмек көрсету үшін ізінше келе жатқан жүк поезының локомотиві қолданылуы мүмкін және ерекше жағдайларда салмағы мен ұзындығы қалыпты ізінше келе жатқан поезбен итермелеуге рұқсат етіледі.

Моторвагонды поезд аралықта мәжбүр түрде тоқтап қалған және оның әрі қарай өз бетімен қозғалуы мүмкін болмаған кезде станцияға қосарланған құраммен шығару үшін оған ізінше келе жатқан моторвагонды поезды тіркеуге рұқсат етіледі .

81. Егер қалпына келтіру немесе өрт сөндіру поезы, сондай-ақ қосалқы локомотив сұратылса, онда тоқтап тұрған поезд сұратылған көмек келгенше немесе қозғалуға тиісті рұқсат берілгенше дейін қозғалысты бастай алмайды.

## **§ 6. Алынатын жылжымалы бірліктердің қозғалысы**

82. Алынатын жылжымалы бірліктердің қозғалысы аралыққа кіру құқығын беретін жол жүру құжаттарын берусіз жүргізіледі. Алынатын бірліктердің қозғалысы поездардың кесте бойынша қозғалысының бұзылуына әкелмеуі тиіс.

Барлық алынатын жылжымалы бірліктердің электр оқшауламасы бар белдеулері болуы тиіс.

## **4. Қазақстан Республикасының магистральдық темір жол желісінде арнайы жылжымалы құрамды пайдалану тәртібі**

### **§ 1. Жалпы ережелер**

83. АЖҚ жөндеудің жоспарлы-алдын алу түрлерін, техникалық қызмет көрсетуді уақтылы өтеді және пайдалану барысында оның толассыз жұмыс істеуін, қозғалыс қауіпсіздігін және еңбекті қорғау бойынша талаптардың орындалуын қамтамасыз ететін қалыпты күйінде ұсталады.

84. АЖҚ бақылау-техникалық қарап тексеруден жыл бойына пайдаланылғанда жылына екі рет (көктемде және күзде) және маусымды пайдаланылған кезде жылына бір рет (маусым басталар алдында) өтеді.

85. Бақылап-техникалық қарап тексеруді МТЖЖ операторының бұйрығымен тағайындалатын, құрамына МТЖЖ бөлімшесінің бас инженері, АЖҚ тіркелген филиалдың бас инженері, вагондарға техникалық қызмет көрсету пунктінің өкілі, сигнал беру және байланыс дистанциясының өкілі, МТЖЖ бөлімшесінің машинист-нұсқаушысы кіретін комиссия (бұдан әрі - Комиссия).

86. Бақылап-техникалық қарап тексерудің нәтижелері, жөндеудің, кезеңдік қызмет көрсетудің барлық түрлері АЖҚ жұмысы, кезеңдік қызмет көрсетуі және жөнделуі журналында белгіленуі тиіс.

87. Қызмет көрсету мерзімі бойынша қозғалыста шектелген АЖҚ МТЖЖ бөлімшесінің оперативтік резервінде болады.

88. АЖҚ жетпеген кезде жұмыста қиындықтардың, сондай-ақ поездар қозғалысында іркілістердің пайда болуын болдырмау үшін МТЖЖ операторы бөлімше бойынша бұйрықта белгіленген тәртіппен деполық және/немесе күрделі жөндеуден өткен оперативтік резервтегі АЖҚ-ты жұмысқа тартады.

89. Техникалық қызмет көрсетуді, жөндеуді жүргізу кезеңділігі, сондай-ақ жұмыстардың орындалу көлемі АЖҚ-ның әр үлгісіне арналған пайдалану құжаттамасында көрсетіледі. Ауысым сайынғы техникалық қызмет көрсетуді орындамастан АЖҚ-тың шығуына жол берілмейді.

90. АЖҚ-ты күрделі жөндеуді қажетті жабдығы, технологиялық жарақтары және бекітілген жөндеу құжаттамасы бар жұмыстардың түрлерін жүргізуге арналған лицензиясы бар мамандандырылған ұйым орындайды.

## **§ 2. Қар жинағыш және қар тазалағыш техниканы пайдалану тәртібі**

91. МТЖЖ операторы жылдың кез келген мерзімінде жолаушылар және жүк поездарының толассыз қозғалысы үшін жағдайларды қамтамасыз етеді.

92. Қар басуды жоюдың барлық механикаландырылған құралдары – сокалы қар тазалағыштар, қар тазалағыш жоңғылар, роторлы қар тазалағыштар, қар жинағыш поездар ағымдағы жылғы 15 қазанға дейін жөнделеді және қыстағы жұмысқа дайындалады. Қар жинағыш және қар тазалағыш техниканың қыс кезіндегі жұмысқа дайындығын МТЖЖ бөлімшелерінің бас инженерлері

төрағалық ететін арнайы комиссия анықтайды.

93. Соқалы қар тазалағыштардың сынамалық сапарлары бекітілген учаскелері бойынша ағымдағы жылғы 20 қазанға дейін жүргізіледі. Қар тазалағыштардың қыс кезіндегі жұмысқа дайындығын тексеру нәтижелері актімен ресімделеді. Барлық қар жинағыш және қар тазалағыш техникаға жұмыстардың басшылары, машинистер және олардың көмекшілері тәулік бойына жұмыс істеу есебінен бекітіледі.

94. Қар тазалағыш поездарды, қар тазалағыштарды, жоңғыларды және электр роторлы қар тазалағыштарды қою жоспары, қармен күресудің оперативтік жоспарын уәкілетті органмен келісу бойынша МТЖЖ операторы бекітеді.

95. Қар жинағыш поездар, роторлы және соқалы қар тазалағыштар жұмыс басшысының локомотив машинисімен, маневр және поезд диспетчерімен, станция бойынша кезекшімен байланысуы үшін радиоаппаратурамен жабдықталады.

96. Соқалы қар тазалағыштар электрлендірілген учаскелерде жұмыс істеген кезде түйіспе сымының кернеуі алынбайды. Учаскеде жол осінен тіректердің ішкі шетіне дейінгі қашықтық 3,3 метрден кем болатын түйіспе желісінің тіректері болған кезде соқалы қар тазалағыштардың қанаттарын ашып жұмыс істеуіне тыйым салынады.

97. Роторлы қар тазалағыштар электрлендірілген учаскелерде жұмыс істеген кезде түйіспе сымының кернеуі алынады.

98. Қызмет көрсету иіні бір соқалы қар тазалағыш үшін қар қатты басатын және қар басатын учаскелерде бас жолдың жазылмалы ұзындығының кем дегенде 100-150 км-ін, қар орташа басатын және қар нашар басатын учаскелерде кем дегенде 200-300 км-ін құрайды.

99. Қиын метеорологиялық жағдай кезінде, қар жауғанда және қар бұрқасындары кезінде, қар жинағыш және қар тазалағыш техника жетіспеген кезде, поездар қозғалысындағы іркілістер мен қиындықтарды болдырмау үшін МТЖЖ операторы бөлімше бойынша бұйрықта қар жинау жөніндегі жұмысқа белгіленген тәртіппен деполық және/немесе күрделі жөндеуден өткен оперативтік резервтегі қар жинағыш және қар тазалағыш техниканы жұмысқа тартады.

100. Оперативтік резервтегі АЖҚ-ны АЖҚ тіркелген филиал мен вагондарға техникалық қызмет көрсету пункті өкілінің техникалық қарап тексеруіңіз станциядан жөнелтуге рұқсат етілмейді.

### **§ 3. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының жұмыс тәртібі**

101. Қалпына келтіру поезы МТЖЖ операторының арнайы құрылымы болып табылады және жылжымалы құрамның рельстерден шығып кетуі мен соқтығысуының салдарларын жою үшін тағайындалады.

102. Өрт сөндіру поезы МТЖЖ операторының арнайы құрылымы болып табылады және өрт сөндіру-профилактика жұмысын жүргізу және МТЖЖ операторының объектілері мен жылжымалы құрамындағы өрттерді сөндіру үшін тағайындалады.

103. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының АЖҚ жөндеудің жоспарлы-алдын алу түрлерін, техникалық қызмет көрсетуді уақытылы өтеді және пайдалану барысында оның толассыз жұмыс істеуін, қозғалыс қауіпсіздігін және еңбекті қорғау жөніндегі талаптардың орындалуын қамтамасыз ететін түзу күйде ұсталады.

104. Қалпына келтіру поездары орналасқан пункттер арасындағы қашықтық 300 км-ден аспауы тиіс, ерекше жағдайларда аз әрекетті учаскелерде 400 км-ден аспайтын қашықтыққа жол беріледі. Өрт сөндіру поездарының шығатын учаскелері өрт сөндіру поезын шығу радиусы 100 км-ден аспайтын шектелген учаскелердің соңғы пунктіне жеткізу үшін қажетті уақыттың есебінен (1,5 сағаттан аспайтын) анықталады.

105. Қалпына келтіру поездары тұратын жерлері екі жаққа шығуы бар жолдарда болады және қалпына келтіру поездары АЖҚ-ның ғана тұруына тағайындалған.

106. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының қызметкерлерін жылжымалы құрамның рельстерден шығып кетуінің, соқтығысу салдарларын жоюмен байланысты емес жұмыстарға тартуға, сондай-ақ қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының АЖҚ-сын шаруашылық мақсаттарда пайдалануға жол берілмейді.

107. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының АЖҚ, механизмдері және жабдықтары техникалық түзу күйде ұсталуы тиіс, ол жөндеулер мен техникалық қарап тексерулердің белгіленген жүйесін міндетті түрде орындаумен қамтамасыз етіледі.

108. Рельстерден шығып кетулердің, авариялардың, объектілердегі және жылжымалы құрамдағы өрттерді сөндіру салдарларын жою үшін АЖҚ жетіспеген кезде МТЖЖ операторы бөлімше бойынша бұйрығымен белгілеген тәртіппен деполық және/немесе күрделі жөндеуден өткен оперативтік резервтегі АЖҚ-ны қолдануға тартады.

#### **§ 4. АЖҚ-ның қозғалу тәртібі**

109. АЖҚ аралыққа жөнелтілгенде және қызмет көрсететін учаске бойынша қозғалған кезде поезд ретінде қаралады. АЖҚ-дан магистральдық темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғыларын күтіп ұстау, қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі жұмыстарды орындауға тағайындалған шаруашылық поездары қ а л ы п т а с т ы р ы л у ы м ү м к і н .

110. Шунттау қабілетін арттыру үшін оларды шунттаушы құрылғылармен жабдықтау шартымен оське жүктемесі 10 тоннадан кем АЖҚ-ның рельс тізбектерімен жабдықталған учаскелер бойынша қозғалуына жол беріледі.

111. Машинист (жүргізуші) және машинистің (жүргізушінің) көмекшісі жолға шығар алдында тежегіш жабдықтардың жұмысына, қозғалтқыштың, жүріс бөліктерінің, серіппегіштік аспаның, шунттағыш құрылғылардың күйіне, вагондар мен тіркемелерге дұрыс тіркелуіне, жүк пен көлік қалпындағы жұмыс органдарының дұрыс тиелуі мен бекітілуіне, жылжымалы құрам мен жүк габаритінің қамтамасыз етілуіне ерекше назар аудара отырып, АЖҚ-ның және тіркемелі бірліктердің түзулігін тексереді.

112. Жұмыс істемей тұрған күйінде жіберілетін (жаңа жасалған, жөндеуге және жөндеуден жіберілген немесе бір бөлімшеден екіншісіне берілетін) АЖҚ-ны АЖҚ-ны пайдалану жөніндегі басшылыққа және оның техникалық күйіне сәйкес жеке локомотив немесе жүк поезының құрамында өз өсінде немесе платформаға немесе ашық вагонға тиеліп тасымалдануы мүмкін.

## **§ 5. Арнайы жылжымалы құрамның қызмет ету мерзімін ұзарту тәртібі**

113. АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзарту жөніндегі жұмыстарды АЖҚ жөндеумен айналысатын, жұмыстарды жүргізуге құқық беретін тиісті куәлігі немесе лицензиясы бар ұйымдар (бұдан әрі - жөндеуші ұйымдар) жүргізеді.

114. АЖҚ-ның консервацияда тұру уақытын темір жол көлігі ұйымдары, сондай-ақ олардың меншік иелері АЖҚ-ның қызмет мерзіміне енгізбейді.

115. АЖҚ-ны пайдалану кезінде жоспарлы-алдын ала жөндеу жүйесіне сәйкес жөндеуші ұйымдар деполық жөндеуді, күрделі жөндеуді және қызмет ету мерзімін ұзартатын күрделі жөндеуді орындайды.

116. Қызмет ету мерзімін ұзарту үшін тексеруге қызмет ету мерзімі аяқталып жатқан немесе аяқталған АЖҚ жатады.

117. Қызмет ету мерзімі аяқталған АЖҚ-ның техникалық күйін тексеруді тораптар мен бөлшектердің бар зақымдануларын, ақаулықтарын, сондай-ақ конструкциясының негізгі элементтерінің тозу деңгейін анықтау мақсатында қызмет ету мерзімін ұзарту мақсатында техникалық диагностикалау жөніндегі жұмыстарды жүргізу құқығы бар ұйымдар жүргізеді.



118. АЖҚ-ның меншік иелері техникалық пайдалану, жоспарлы жөндеулердің қауіпсіздігі талаптарының және техникалық куәландыру көлемдерінің сақталуы үшін және пайдалану құқығын беретін құжаттарды ресімдеу тәртібі үшін жауапты болады.

## **§ 6. АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзарту жөніндегі жұмыстарын жүргізу ережелері**

119. АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзарту мынадай тәртіппен белгіленеді: жөндеуші ұйым меншік иесімен шарт жасасқан соң АЖҚ-ны жөндеу ережелері мен техникалық шарттарына сәйкес АЖҚ-ны техникалық диагностикалау жөніндегі жұмыстарды толық көлемде жүргізеді;

диагностикалау жұмыстары аяқталған соң жөндеуші ұйым жөндеудің қажетті түрі мен көлемін көрсете отырып, АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзарту туралы техникалық шешімді 2 дана әзірлейді және оны Комиссиямен келіседі;

жөндеуші ұйым АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзарту туралы техникалық шешімде көрсетілген жөндеу жұмыстарын орындаған соң арнаулы жылжымалы құрамның қызмет ету мерзімін ұзарту туралы актіні жасап, бір данасын АЖҚ-ның меншік иесіне береді, екіншісін өзіне қалдырады, олар АЖҚ-ның ұзартылған қызмет ету мерзімі аяқталғанша сақталады.

120. Жөндеуші ұйым тағайындалған жөндеу түрін орындаған соң келесі күрделі жөндеуге дейін қызмет ету мерзімі ұзартылғаны туралы қорытынды б е р е д і .

121. АЖҚ-ның меншік иесі пайдалану мерзімін ұзарту жөніндегі жұмыстар және қызмет ету мерзімін ұзартып күрделі жөндеу орындалған соң жөндеудің жүргізілгендігі және қызмет етудің қосымша мерзімі тағайындалғандығы туралы құжаттардың көшірмелерін Қазақстан Республикасы Көлік және коммуникация министрлігі Көліктік бақылау комитетінің тиісті аумақтық басқармасына жылжымалы құрам тізіліміне қажетті өзгерістер енгізу үшін береді.

122. Қазақстан Республикасының аумағында орналасқан жөндеуші ұйымдар қызмет ету мерзімін ұзартып күрделі жөндеу жөніндегі жұмыстарды жүргізген кездегі мемлекеттік стандарттау жүйесінің 1.9-99 Қазақстан Республикасының Стандарттына сәйкес талаптары:

1) Қазақстан Республикасының экономикасының темір жол саласының қажеттіліктеріне жауап беретін, Қазақстан Республикасының аумағында АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзарту жөніндегі өз қызметін жүзеге асыратын жеке және заңды тұлғалардың құқықтары мен мүдделеріне нұқсан келтірмейтін;

2) Қазақстан Республикасының заңнамасына, техникалық регламенттерге, өзге мемлекеттік және халықаралық стандарттарға өнімнің (АЖҚ), процестердің

және көрсетілетін қызметтердің халық өмірі мен денсаулығы, азаматтар мен заңды тұлғалардың мүлкі, қоршаған орта үшін қауіпсіздігін, үйлесімділігін, өзара ауысымдылығын және таңбалаудың бірыңғайлығын қамтамасыз ету бөлігінде қайшы келмейтін халықаралық стандарттар және шет елдердің нормативтік құжаттары қолданылуы мүмкін;

3) АЖҚ-ның жаңа қызмет ету мерзімін тағайындаған кезде аталған АЖҚ-ның бастапқы құны Қазақстан Республикасының заңнамасына сәйкес қалпына келтіріледі.

## **§ 7. Қызмет ету мерзімін ұзарту мүмкіндігін анықтау үшін арнайы жылжымалы құрамның техникалық жай-күйін тексеруді жүргізу тәртібі**

123. Қызмет ету мерзімін ұзарту мақсатында техникалық күйін тексеруге нормативтік қызмет ету мерзімі аяқталған барлық қолда бар барлық АЖҚ беріледі.

124. АЖҚ-ның техникалық күйін тексеру өзіне тән зақымдануларды, пайдаланудағы көтеру бөлшектер мен тораптардың коррозия деңгейін анықтау үшін жүргізіледі, олар бұдан былай оларды әрі қарай пайдалану мүмкіндігін, жөндеу қажеттілігі мен деңгейін анықтау немесе есептен шығару үшін бастапқы деректер ретінде қолданылады.

125. Қызмет ету мерзімін ұзарту туралы шешім АЖҚ-ның көтеру элементтерінің күйін талдау негізінде қабылданады.

126. АЖҚ-ның негізгі тораптары мен жүйелерінің (электр жабдықтар, жылыту, автотежегіш және автотіркеу жабдықтары, жүріс бөліктері) күйі белгіленген талаптарға сәйкес келуі тиіс.

127. АЖҚ ақаулықтары АЖҚ-ны пайдалану, деполық және күрделі жөндеу жөніндегі басшылықтарға сәйкес белгілеген тәртіппен жойылады.

128. Тексеру жүргізген бас тарту немесе шекті күйі критерийлері ретінде АЖҚ арқалауыш элементтерінің пайдалануға тыйым салынатын техникалық күйі алынады.

129. АЖҚ-ның жұмысқа жарамсыз күйі қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін, қызмет көрсетуші персоналдың денсаулығына қауіп туғызатын, АЖҚ көрінісінің габаритін бұзатын ақаулықтардың болуымен сипатталады.

## **5. Жылжымалы құрамға, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету және жөндеу**

## **§ 1. Жалпы ережелер**

130. Қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін ақаулары бар жылжымалы құрамды, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды пайдалануға шығаруға және поездарда жүруге жол беруге, сондай-ақ поездарға күйі тасымалданатын жүктің сақталуын қамтамасыз етпейтін жүк вагондарын қосуға тыйым салынады. Жалғыз машинист қызмет көрсететін поездарға белгіленген қызмет ету мерзімі таусылған локомотивтерді және моторвагонды жылжымалы құрамды қоюға жол берілмейді.

Поездарға электр пневматикалық тежегішінің, жылытуының, электр жабдықтарының, вентиляциясының ақаулықтар және жолаушылар тасымалдаудың қалыпты жағдайларын бұзатын басқа ақаулықтары бар жолаушылар вагондарын, сондай-ақ жолаушылар поезы бастығының (механик-бригадирінің) локомотив машинисімен радиобайланысы, ақаулы радиокупесі бар жолаушылар вагондарын қосуға жол берілмейді.

131. Электр жылытуы бар жолаушылар поездарына енгізілетін вагондар электр жылытуды автоматты басқару жүйесімен, ал электровоздар жоғары вольтты жылытудың қуатын іріктеу құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

132. Орындалған техникалық қызмет көрсету мен жөндеудің сапасы және жылжымалы құрам мен арнайы жылжымалы құрамның қозғалыс қауіпсіздігі үшін техникалық қызмет көрсету мен жөндеуді тікелей жүзеге асырушы қызметкерлер, тиісті зауыттардың, деполардың, соның ішінде арнайы жылжымалы құрам деполарының, жол машина станцияларының, дистанциялардың, шеберханалардың және техникалық қызмет көрсету пункттерінің шеберлері мен басшылары жауапты болады.

## **§ 2. Локомотивтерге, моторвагонды және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету және жөндеу**

133. Локомотивтердің, моторвагонды және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның техникалық күйін локомотив бригадалары немесе өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам бригадалары, кешенді және мамандандырылған бригадалар қазіргі заманғы диагностика құралдарымен жабдықталған техникалық қызмет көрсету пункттерінде және негізгі деполарда, жол машина станцияларында және арнайы жылжымалы құрам деполарында техникалық қызмет көрсету кезінде жүйелі түрде тексеріп отыруы, сондай-ақ деполардың басшылары немесе өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам тиесілі департамент және ревизорлық аппарат кезең-кезең бақылап отыруы тиіс.

134. Техникалық қызмет көрсету кезінде:

1) жабдықтардың, тораптардың және олардың бөлшектерінің және күйі мен тозуы және олардың белгіленген мөлшерлерге сәйкестігі;

2) қауіпсіздік құрылғыларының және радиобайланыс құрылғыларының, тежегіш жабдықтардың және автотіркегіш құрылғылардың, бақылау, өлшеу және сигналдық аспаптардың, электр тізбектердің дұрыс жұмыс істеуі тексеріледі.

135. Мына ақаулықтардың ең болмаса біреуі болған жағдайда моторвагонды және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды пайдалануға шығаруға т ы й ы м с а л ы н а д ы :

1) дыбыс сигналын беруге арналған аспаптың ақаулығы;

2) пневматикалық, электр пневматикалық, қол тежегіштің немесе с ы ғ ы м д а ғ ы ш т ы ң а қ а у л ы ғ ы ;

3) тартымдық электр қозғалтқышының ең болмаса біреуінің ақаулығы немесе а ж ы р а т ы л ы п қ а л у ы ;

4) қозғалу жетегінің ақаулығы;

5) автоматты локомотив сигнал беруінің немесе қауіпсіздік құрылғыларының а қ а у л ы ғ ы ;

6) автоқатудың, автоматты локомотив сигнал беруінің немесе машинистің қырағылығын тексеру құрылғыларының ақаулығы;

7) жылдамдық өлшегіштің және тіркеніш құрылғылардың ақаулығы;

8) поездық және маневрлік радиобайланыс құрылғыларының, ал моторвагонды жылжымалы құрамда - «жолаушы - машинист» байланысының ақаулығы, соның ішінде ажыратқыш иінтіректің үзілуі немесе оның д е ф о р м а ц и я л а н у ы ;

9) гидродемпферлердің, аккумуляторлық батареяның ақаулығы;

10) автотіркегіш құрылғылардың ақаулығы;

11) құм беру жүйесінің ақаулығы;

12) прожектордың, буферлік фонарьдың, жарықтың, бақылау немесе өлшеу а с п а б ы н ы ң а қ а у л ы ғ ы ;

13) қамыттағы, серіппегіштік аспадағы немесе серіппегіштің түбірлік жаймасындағы жарықша, серіппегіш жаймасының омырылуы;

14) букса корпусындағы жарықша;

15) буксалық немесе моторлы-осьтік мойынтіректің ақаулығы;

16) бөлшектердің жолға түсіп қалуынан қорғайтын конструкцияда көзделген құрылғылардың болмауы немесе ақаулығы;

17) тартымдық тісті берілістің ең болмаса бір тісінің жарылуы немесе о м ы р ы л у ы ;

18) жаққыш майдың ағып кетуіне алып келетін тісті беріліс қаптамасының; жоғары вольтты камераның қорғағыш бұғаттауының ақаулығы; ток

қ а б ы л д а ғ ы ш т ы ң

а қ а у л ы ғ ы ;

19) өрт сөндіру құралдарының ақаулығы;

20) қысқа тұйықталу токтарынан, асқын жүктемеден және асқын кернеуден қорғау, дизельдің авариялық тоқтау қорғаныш құрылғыларының ақаулығы;

21) дизельде тарсылдың, бөтен шуылдың пайда болуы;

22) тоқ көзін қоректендіру беру аспабының сақтандырғыш клапанының, суды көрсететін аспаптың ақаулығы, паровоз қазанының от қорабының бақылау т ы ғ ы н д а м а с ы н а н

а ғ у ;

23) электр жабдықтары бар локомотивтерде қорғаныш қаптамалардың б о л м а у ы .

136. Локомотивтер және моторвагонды жылжымалы құрам, сондай-ақ өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам жыл бойына пайдаланған кезде жылына екі рет (көктемде және күзде) комиссиялау арқылы қарап тексерілуі тиіс .

137. Локомотивтік, сондай-ақ моторвагонды және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда орнатылған қауіпсіздік және поездық радиобайланыс құрылғылары осы құрылғылардың жұмысын тексеру және оларды реттеу арқылы кезең-кезең бақылау пунктінде қарап тексерілуі тиіс.

Мұндай бақылау пункттері негізгі деполарда, арнайы жылжымалы құрамға арналған деполарда, ал қажет болғанда – техникалық қызмет көрсету пункттерінде және локомотивтердің және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның айналым пункттерінде болуы тиіс.

138. Локомотивтерде және моторвагонды жылжымалы құрамда, сондай-ақ өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамда орнатылған манометрлер мен сақтандырғыш клапандар пломбылануы, ал паровоздардың қазандарындағы бақылау тығындарында таңбаламалар болуы тиіс. Электровоздарда және тепловоздарда электр энергиясының және отынның жұмсалуын тіркейтін аппараттар мен аспаптар да пломбылануы тиіс.

Электр қорғаныш құрылғылары, өрт сөндіру құралдары, өрт сигнал беру және электровоздардағы, тепловоздардағы және моторвагонды жылжымалы құрамдағы автоматика, манометрлер, сақтандырғыш клапандар, локомотивтердегі және моторвагонды жылжымалы құрамдағы әуе резервуарлары және локомотивтердегі бу қазандары белгіленген мерзімдерде сыналуды және куәландырылуы тиіс.

139. Өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам бригадасының құрамы осы өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды басқару және оған көлік режимінде қызмет көрсету үшін қызметкерлер бөлу шартымен оның үлгісі мен тағайындалуына қарай белгіленеді.

Электр және тепловоз тартымы кезінде бір локомотив бригадасы бір

кабинадан басқарылатын бірнеше локомотивке немесе тұрақты біріктірілген секцияларға қызмет көрсете алады.

140. Локомотивтерге және моторвагондық поездарға жалғыз машинистің қызмет көрсетуін олардың қауіпсіздік құрылғыларымен қамтамасыз етілуіне және жабдықталуына қарай кезең-кезең бойынша жүргізуге жол беріледі.

Маневрлік жұмыста, созылмалы еңістері мен өрлеулері бар аз әрекетті учаскелердегі жүк қозғалысында жұмсамалық, тапсырмалық, диспетчерлік, шаруашылық жұмыстармен және басқа жұмыс түрлерімен айналысатын локомотивтерге, сондай-ақ, электр поездарды және дизель поездарды қоспағанда, локомотив тартымындағы жолаушылар қозғалысының поезд локомотивтеріне жалғыз машинистің қызмет көрсетуіне рұқсат етіледі.

141. Жұмыс істеп тұрған локомотивтерді, моторвагонды және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамды оларға қызмет көрсету ережелерін білетін және оларды тоқтата алатын қызметкердің қадағалауынсыз депо жолдарында және кәсіпорындардың жолдарында, ал машиниссіз немесе оның көмекшісіз қалған станциялық жолдарда қалдыруға тыйым салынады.

142. Қатты отында жұмыс істейтін әр паровозда ұшқын ұстағыштар, ұшқын сөндіргіш аспаптар жөнделген күйде болуы тиіс.

### **§ 3. Вагондарға техникалық қызмет көрсету және оны жөндеу**

143. Вагондарға техникалық қызмет көрсету және жөндеу техникалық қызмет көрсету пункттерінде, жүк және жолаушылар деполарында және зауыттарда жүргізіледі.

144. Техникалық қызмет көрсету кезінде мыналар тексеріледі:

1) тораптардың және бөлшектердің күйі және тозуы және олардың белгіленген мөлшерлерге сәйкестігі;

2) тежегіш жабдықтарының іс-қимылының дұрыстығы, буферлік және автотіркегіш құрылғылардың, генератор жетегінің түзу жұмыс істеуі және вагон астындағы жабдықтардың түзу бекітілуі. Ағытқыш иінтірек тізбектерінің, автотіркегіштің және автотежегішті босатудың түзулігіне ерекше назар аудару қажет;

3) жүріс бөлігінің (арбашалардың) күйі және түзулігі. Арбашаның екі жағындағы сырғақтар арасындағы қосындыланған саңылау барлық үлгідегі төрт осьті жүк вагондарында, ЦНИИ-ДВЗ үлгісіндегі хоппер-мөлшерлегіштерді қоса алғанда, 20 мм-ден артық емес және кем дегенде 4 мм, саңылауы 12 мм-ден артық емес және кем дегенде 6 мм көмірді, ыстық агломератты, апатиттерді тасымалдауға арналған хопперлерден және ЦНИИ-2, ЦНИИ-3 хоппер дозаторларынан, ВС-50 думпкарларынан басқа, ал ВС-80, ВС-82, ВС-85

думпкарларында 20 мм-ден артық емес және кем дегенде 12 мм болуы тиіс;

4) сегіз осьті цистернаның бір шетінің екі жағында жалғағыш және шүберін арқалықтарының сырғақтары арасындағы саңылаулар қосындысында 4-тен 15 мм - ге дейін болуы тиіс ;

5) тасымалданатын жүктің сақталуына кепілдік беретін шанақтың және цистерналар қазандығының түзулігі;

6) өту алаңдарының, арнайы баспалдақтардың және тұтқалардың түзулігі;

7) жылжымалы құрам бөлшектері мен жабдықтарының жолға түсіп қалуынан сақтандыратын құрылғылардың болуы және түзулігі.

145. Жүк тиеуге және адамдарды отырғызуға ақаулы және техникалық қызмет көрсетуге ұсынылмаған вагондарды беруге тыйым салынады. Оларды жарамды деп тану туралы жазба арнайы журналға жазылуы тиіс.

Техникалық қызмет көрсету пункттері жоқ станцияда жүк тиеуге берілетін бос вагондар, сондай-ақ осындай станцияларда қосарланған операияларда қолдану көзделіп отырған жүк тиелген вагондар қарап тексерілуі, ал қажетті жағдайларда тиеу станциясына дейін орналасқан жақын маңдағы техникалық қызмет көрсету пунктінде жөнделуі тиіс.

146. Қалыптастыру және тарату станцияларында, жол жүріп келе жатқанда – поездардың қозғалыс кестесінде көзделген станцияларда поездың әр вагоны техникалық қызмет көрсетуден өтуі, ал ақаулықтары анықталған кезде - жөнделуі тиіс. Бұл станцияларда вагондарды ағытпай жөндеу ұйымдастырылады.

Техникалық қызмет көрсету пункттері жоқ станцияларда әр вагон поезға қойылар алдында қарап тексерілуі және техникалық қызмет көрсету пункті бар станцияға дейін жүру үшін дайындалуы тиіс.

147. Жүк және жолаушылар вагондарына техникалық қызмет көрсету пункттерінің қызметкерлері технологиялық процеске және поездардың қозғалыс графигіне сәйкес вагондарға техникалық қызмет көрсетуді және жөндеуді у а қ т ы л ы жү р г і з у і т и і с .

Кепілдік учаске шегінде қозғалыс қауіпсіздігі және вагондардың поезд құрамында түзу күйде жүруі үшін аталған пункттердің қызметкерлері жауапты б о л а д ы .

Жүк поездары үшін кепілдік учаскелері локомотивтердің айналым учаскелерінің ұзындығын, автотежегіштерді толық байқау, вагондарға сапалы техникалық қызмет көрсету және коммерциялық қарап тексеру қажеттілігін негізге ала отырып белгіленеді.

148. Жолаушылар поездарының құрамдарын қалыптастыру станцияларының және құрамдардың айналым станцияларының қызметкерлері жолаушылар вагондарының поездың құрамында қалыптастыру және айналым пунктінен

поезды таратудың (тағайындалу) соңғы пунктіне дейін қауіпсіз жүріп өтуі үшін жауапты болады.

#### § 4. Поездар қозғалысын ұйымдастыру

149. Поездардың қозғалысын ұйымдастыру негізі темір жол ұйымының барлық бөлімшелерінің қызметін біріктіретін және пайдалану жұмысы жоспарын білдіретін қозғалыс графигі болып табылады. Поездардың қозғалыс кестесі оны орындау темір жол ұйымы жұмысының сапалық көрсеткіштерінің бірі болып табылатын темір жол көлігі қызметкерлері үшін бұзылмайтын заң болып табылады.

150. Поездардың кестесі бойынша қозғалысы станциялар, деполар, техникалық қызмет көрсету пункттері және темір жол ұйымдарының поездар қозғалысымен байланысты басқа бөлімшелері жұмысының дұрыс ұйымдастырылуы және жұмысының технологиялық процесін орындаумен қамтамасыз етіледі.

Поездардың қозғалыс кестесі бұзуға жол берілмейді. Ерекше жағдайларда, техникалық құралдардың істен шығуынан немесе табиғи зілзала құбылыстары салдарынан поездардың қозғалыс кестесі бұзылғанда, барлық қызметтердің қызметкерлері кешігіп келе жатқан жолаушылар және жүк поездарын кестеге кіргізу бойынша оперативті шаралар қолдануға және олардың қауіпсіз жүріп өтуін қамтамасыз етуге міндетті.

151. Поездардың қозғалыс кестесі төмендегі жағдайларды:

1) жолаушылар және жүк тасымалдау қажеттіліктерінің қанағаттандырылуын ;

2) поездардың қозғалыс қауіпсіздігін;

3) учаскелердің өткізу және тасу қабілетін және станциялардың өңдеу қабілетін барынша тиімді қолданылуын;

4) жылжымалы құрамның ұтымды қолданылуын;

5) локомотив бригадаларының үзіліссіз жұмыс істеуінің белгіленген ұзақтығының сақталуын ;

б) жолды, құрылыстарды, сигнал беруді орталықтандыру бұғаттамасы (бұдан әрі – СОБ), байланыс және электрмен жабдықтау құрылғыларын ағымдық күтіп ұстау жөніндегі жұмыстарды жүргізу мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

152. Поездарды тағайындау және алып тастау:

1) екі ел арасында қатынайтын поездарды және вагондарды тағайындау және алып тастау құрамды қалыптастыратын темір жол әкімшілігі басшылығының қатысы бар темір жол әкімшіліктеріне және Ынтымақтастыққа қатысушы мемлекеттердің Темір жол жөніндегі Кеңесінің Дирекциясына жіберетін



ж е д е л х а т ы м е н ;

2) үш және одан артық елдер арасында қатынайтын поездарды және вагондарды темір жол әкімшіліктерінің атына жіберілетін Кеңес Дирекциясының ж е д е л х а т ы м е н жүргізіледі;

3) Қазақстан Республикасының шегінде жүретін жергілікті қатынастағы жолаушылар, почта-багажды және жүк-жолаушылар қала маңайлық поездарын - магистральды темір жол желі операторы жүргізеді;

4) қозғалыс кестесіндегі көзделмеген қалпына келтіру және өрт поездарын, қар тазалағыштарды, вагондары жоқ локомотивтерді, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды, шаруашылық және басқа поездарды тағайындауды және алып тастауды поезд диспетчері жүргізеді.

153. Қозғалыс кестесінде көзделмеген әр поездың тағайындалуын, поездың жүріп өту тәртібін көрсете отырып, поезд диспетчері хабарлайды.

154. Әр поезға поездардың қозғалыс кестесінде белгіленген нөмір беріледі. Бір бағыттағы поездарға жұп нөмірлер, ал кері бағыттағы поездарға тақ нөмірлер б е р і л е д і .

Нөмірден басқа, әр жүк поезына оны қалыптастыру станциясында тарату станциясына дейін өзгермейтін индекс беріледі.

Қозғалыс кестесінде көзделмеген поездарға нөмірлер олардың тағайындалған к е з д е б е р і л е д і .

155. Поездар былайша бөлінеді:

1) кезектен тыс – қалыпты қозғалысты қалпына келтіруге және өрт сөндіруге арналған қалпына келтіру, өрт сөндіру, қар тазалағыштар, вагондарсыз локомотивтер, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам;

2) кезекті – басымдылық тәртібі бойынша: жолаушылар шапшаң жүретін поездары; жолаушылар жылдам поездары; барлық басқа атаулардағы жолаушылар поездары; почта-багаж, әскери, жүк-жолаушылар, адам таситын және жылдамдатылған жүк поездары; жүк(өтпелі, учаскелік, құрама, шақырту, тораптық), шаруашылық поездары және вагонсыз локомотивтер.

3) кезектілігі тағайындалған кезде белгіленетін, ерекше талаптар бойынша тағайындалатын поездар.

156. Поездар қозғалысы 24 сағатпен есептелетін астаналық белдік уақыты бойынша жүргізіледі.

Қызметтік жайларда, станциялардың жолдар парктерінде, жолаушылар платформаларында және жолаушыларға арналған жайларда сағат орнатылуы тиіс .

## § 5. Бөлектенген пункттер

157. Поездар қозғалысы оларды бөлектенген пункттермен шектеу арқылы жүргізледі.

Станциялар, разъездер, озу пункттері және жол қосындары, автобұғаттаудың өтпелі бағдаршамдары, сондай-ақ дербес сигнал беру және байланыс құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотив сигнал беру кезінде блок-учаскелердің шекаралары бөлектенген пункттер болып табылады.

158. Төмендегілер станция шекарасы болып табылады:

- 1) дара жолды учаскелерде – кіру бағдаршамдары;
- 2) қос жолды учаскелерде әр бас жолда жеке-жеке бір жағынан - кіру бағдаршамы, ал екінші жағынан – соңғы шығу бағдаршамының артында кем дегенде 50 м қашықтықта соңғы шығу бағыттамалы бұрмасының артында орнатылған «Станция шекарасы» деген сигналдық белгісі.

159. Екі жақты автобұғаттаумен жабдықталған, сондай-ақ бейімделмеген жол бойынша поездарды қабылдау үшін кіру бағдаршамдары орнатылған қос жолды учаскелерде әр бас жолда жеке-жеке кіру бағдаршамдары станцияның шекарасы болып табылады.

160. Әр бөлектенген пунктте, қосалқы қосын және жолаушылардың аялдама пунктінде атауы немесе нөмірі болуы тиіс. Атауы жолаушылар ғимаратының (қосын ғимаратының) қасбетінде, поездар келетін екі жағынан да, ал қажет болғанда жолаушылар платформаларының шеттерінде де орналастырылуы тиіс.

Қала маңындағы поездар қарқынды қозғалатын учаскелерде орналасқан жолаушылардың аялдама пункттерінде пункттің атауы, бұдан басқа, жолаушылар платформасы бойына бірнеше жерде көрсетілуі тиіс.

161. Темір жол жолдары аралықтағы бас, станциялық (соның ішінде станциялардағы бас) және арнаулы мақсаттардағы болып бөлінеді.

Станциялық аумақ шегіндегі барлық жолдар, басқа қызметтер мен ұйымдардың қарауына берілген жолдарды қоспағанда, станция бастығының қарамағында болады.

162. Станцияларда әр жолдың, бағыттамалы бұрманың, станциялық орталықтандыру постының және бағыттама постының, ал аралықтарда әр бас жолдың нөмірі болуы тиіс.

Бір станция шегінде жолдарға, бағыттамалы бұрмаларға және қосындарға бірдей нөмірлер беруге тыйым салынады. Жеке парктері бар станцияларда бір парк шегінде жолдарға бірдей нөмірлер беруге тыйым салынады.

163. Станцияның техникалық құралдарын қолдану тәртібі техникалық-басқару актісінде (бұдан әрі - ТБА) белгіленеді.

ТБА-да станция бойынша поездарды қауіпсіз және кедергісіз қабылдау,

жөнелту және олардың жүріп өтуі, станция ішіндегі маневрлік жұмыстың қауіпсіздігі және еңбекті қорғау талаптарының сақталуы регламенттеледі.

164. Техникалық-басқару актісінде белгіленген тәртіп барлық қызметтердің қызметкерлері үшін міндетті болып табылады.

165. Техникалық-басқару актісіне станцияның схемалық жоспары және жергілікті жағдайларға қарай қажетті нұсқаулықтар қоса беріледі.

Станцияның ТБА үзінді көшірмелер, ал станция бойынша кезекші үшін оның станция бастығы куәландырған көшірмелері станция бойынша кезекшіге, маневрлік диспетчерге, парктер және сұрыптау дөңестер бойынша кезекшілерге арналған жайларда, орталықтандырудың орындаушылық қосындарының, бағыттамалық қосындардың, локомотив депосы бойынша кезекшінің және вагондарды қарап тексерушілердің жайларында болуы тиіс.

166. Бас және қабылдау-жөнелту жолдарда орналасқан, сондай-ақ қорғағыш бағыттамалар қалыпты қалыпта тұруы тиіс.

167. Бағыттамалар үшін қалыпты қалып болып табылатындар:

1) дара жолды желілер станцияларының бас жолдарындағы кіру бағыттамалары үшін – станцияның әр шетінен түрлі жолдарға бағыт;

2) қос жолды желілер станцияларының бас жолдарындағы кіру бағыттамалары үшін – тиісті бас жолдар бойынша бағыт;

3) сақтандырғыш және ұстағыш тұйықтарға апаратын бағыттамаларды қоспағанда, аралықтар мен станциялардың бас жолдарындағы барлық қалған бағыттамалар үшін - тиісті бас жолдар бойынша бағыт;

4) сақтандырғыш және ұстағыш тұйықтарға апаратын бағыттамалар үшін –  
о с ы т ұ й ы қ т а р ғ а б а ғ ы т .

168. Аз әрекетті желілердің екі бағыттама қосынына қызмет көрсетуді бағыттама қосынының бір кезекшісі жүзеге асырылады.

169. Бағыттамалардың қалыпты қалпы бағыттамалардың қалпы мен маршруттардағы бағдаршамдардың сигналдық көрсетулерінің өзара тәуелділігі кестелерінде плюс белгісімен көрсетіледі. Бағыттамалары орталықтандырылмаған станциялар үшін олардың қалыпты қалпы, бұдан басқа, станцияның техникалық-басқару актісінде және одан үзінді көшірмелерде көрсетіледі. Қажетті жағдайларда станция бастығы сигналдармен және қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының, 1-сынып қауіпті жүктері (жарылғыш материалдары) бар вагондардың және т.б. тұруына бөлінген станциялық жолдарға апаратын маршруттармен тәуелділікке енгізілмеген орталықтандырылмаған бағыттамалардың қалыпты қалпын белгілейді.

Белгіленген қалыпты қалпы бағыттамалардың тұғырында және электрлік орталықтандыру бағыттамалары жетектерінің қаптамасында көрсетіледі.

170. Мына жағдайларда бағыттамалар басқа қалыпқа ауыстырылуы мүмкін:

1) поездарды қабылдау және жөнелту үшін маршруттарды әзірлеген кезде,  
маневрлік жұмыс кезінде;

2) жолдарға жылжымалы құрам қойылған кезде;

3) станциялық жолдарда кедергілер және жұмыстарды жүргізу орнын қоршау  
қажеттілігі кезінде;

4) бағыттамаларды тазартқан, тексерген және жөндеген кезде.

171. Сақтандырғыш, ұстағыш түйықтарға апаратын бағыттамаларды, қалыпты қалыпқа автоматты қайтару құрылғылары, ал олар болмаған кезде станция бойынша кезекші келтіруі тиіс, түсіргіш бағыттамаларды қоспағанда, электрлік орталықтандыруы бар станцияларда бағыттамалар қалыпты қалыпқа орнату міндетті емес.

172. Аралықта төселген бағыттамалы бұрма көршілес станциялардың біреуіне тіркеледі немесе тармақталатын жерде қосын орнатылады.

173. Бағыттамаларды және сигналдарды басқарудың әр посты ол басқаратын бағыттамалар мен сигналдардың ауыстырылуы және қозғалыс қауіпсіздігі үшін жауапты болып табылатын бір қызметкердің ғана қарауында: орталықтандырудың станциялық қосыны – станция бойынша кезекшінің, орталықтандыру қосынының атқарушы операторының, бағыттамалық қосын - бағыттамалық қосын кезекшісінің, механикаландырылған және автоматтандырылған сұрыптау дөңесінің орталықтандыру қосыны – сұрыптау дөңесі бойынша кезекшінің немесе сұрыптау дөңесі операторының қарауында болуы тиіс.

Станцияларда екі бағыттамалық қосынға бағыттамалық постының жалғыз кезекшісінің, ал жекелеген бағыттамалар мен постыларға станция бойынша кезекшінің өзінің қызмет көрсетуіне рұқсат беріледі.

Диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде орналасқан станцияларда бағыттамаларды бұру және сигналдарды басқару үшін жауапты поезд диспетчері болып табылады.

174. Бағыттамалық пост кезекшілерінің жұмысына бақылау жасау үшін станцияларда жол тармақтарына, маневрлік жұмыстың сипаты мен көлеміне қарай бағыттамалық постының аға кезекшілері тағайындалады.

Станцияларда бағыттамалық постының аға кезекшілері постыға тікелей қызмет көрсету және бағыттамалық ауданда орналасқан постылардың басқа кезекшілерінің жұмысына бақылау жасау үшін тағайындалады.

Диспетчерлік орталықтандырудың орталық постына және станциялардағы станциялық орталықтандыру постыларына, поезд диспетчерлерінен немесе станция бойынша кезекшілерден басқа, орталықтандыру постыларының операторлары тағайындалады.

175. Поезды қабылдау және жөнелту алдында қабылдау және жөнелту

маршрутына тікелей кіретін, сондай-ақ қорғағыш бағыттамалар жабылуы тиіс.

Поездарды қабылдау және жөнелту маршрутын дайындаған кезде орталықтандырылған бағыттамаларды бұруды станция бойынша кезекші немесе оның нұсқауы бойынша орталықтандыру постының операторы жүргізеді. Поездарды қабылдау және жөнелту маршрутын дайындаған кезде орталықтандырылмаған бағыттамаларды бұруды және құлыпқа жабуды бағыттамалық постының кезекшісі, бағыттамалық постының аға кезекшісі немесе ол бағыттамаларға қызмет көрсеткен кезде станция бойынша кезекші жүргізеді.

176. Кілтке тәуелділікпен жабдықталмаған поездарды қабылдау және жөнелту маршруттарындағы құлыпқа жабылған орталықтандырылмаған бағыттамалардың кілттері станция бойынша кезекшіде немесе бағыттамалық посттың аға кезекшісінде, ал жабдықталғандарда - бағыттамалық постының атқару аппаратында немесе станция бойынша кезекшінің өкім беру аппаратында сақталуы тиіс.

Аралықтардағы, сондай-ақ аралық станциялардың қабылдау-жөнелту жолдарындағы кілтке тәуелділікпен жабдықталмаған, құлыпқа жабылған бағыттамалардың кілттері бұл жолдарға құрамдар (локомотивтерсіз) немесе жекелеген вагондар қойылғанда станция бойынша кезекшіде сақталнады.

177. Маневрлік қозғалыстар кезінде бағыттамаларды бұруды маневрлерді басқарушы тұлғаның өкімі бойынша сигналшылар немесе бағыттамалық постының кезекшілері жүргізеді.

Маневрлік қозғалыстар кезінде электрлік орталықтандыруы бар станцияларда бағыттамаларды бұру станция бойынша кезекші немесе орталықтандыру постының операторы жүзеге асырады.

Бағыттамаларды орталық басқарудан жергілікті басқаруға берген жағдайда, сондай-ақ маневрлерді бағыттамалық постының кезекшілері қызмет көрсетпейтін орталықтандырылмаған бағыттамаларда жүргізген кезде құрастыру немесе локомотив бригадалары қызметкерлерінің, кондукторлардың, парктер бойынша кезекшілердің, станция бойынша кезекшілердің, станция бастығының, жүк пен багажды қабылдап-тапсырушылардың, локомотив, вагон деполары қызметкерлерінің және басқалардың бағыттамаларды бұруына жол беріледі.

Орталықтандырылған бағыттаманы бұру алдында оған қызмет көрсетуші қызметкер бағыттамалы бұрмада жылжымалы құрамның жоқ екендігіне көз жеткізуі тиіс.

178. Бағыттамалы бұрмада жөнделу жұмыстарын орындау қажет болғанда сигналшы немесе бағыттамалық постының кезекшісі (бағыттамалық постының аға кезекшісі) жөнделуді жүргізуге жол дистанциясының немесе сигнал беру және байланыс дистанциясының қызметкерлерін тек станция бойынша кезекшінің

ғана рұқсаты бойынша жібере алады.

Жөндеу аяқталған соң сигналшы, бағыттамалық постының кезекшісі (бағыттамалық постының аға кезекшісі) бағыттамалы бұрманың күйі қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ететіндігіне көз жеткізуге және бұл туралы станция бойынша кезекшіге баяндауға міндетті.

179. Станциялық жолдардағы бағыттамалы бұрмалар, соның ішінде басқа қызметтер мен ұйымдардың қарауына берілген жанасу жолдарының бағыттамалы бұрмалары станция бастығының қарамағында болады.

Басқа қызметтер мен ұйымдардың жолдарындағы бағыттамалы бұрмалар темір жол ұйымының тиісті бөлімшелері бастықтарының қарамағында болады.

Станциялардың және тиісті бөлімшелердің бастықтары олардың қарамағындағы бағыттамалы бұрмалардың таза және түзу күйде күтіп ұсталуын, сондай-ақ бағыттамалық нұсқағыштардың таза болуын, түзу жұмыс істеуін және жақсы жарықтандырылуын қамтамасыз етуге міндетті.

180. Техникалық күйін бақылауды, тазартуды, майлауды, бекітуді және жекелеген бұрандамаларын ауыстыруды:

1) орталықтандырылмаған бағыттамалы бұрмаларда - оларға қызмет көрсетуші бағыттамалық пост кезекшілері;

2) орталықтандырылған бағыттамалы бұрмаларда – жол дистанциясының қызметкерлері жүзеге асырады.

## § 6. Маневрлерді жүргізу

181. Станциялық жолдардағы маневрлер тек бір ғана қызметкердің – станция бойынша кезекшінің, маневрлік диспетчердің, сұрыптау дөңесі немесе парк бойынша кезекшінің, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчерінің нұсқауы бойынша жүргізілуі тиіс.

182. Маневрлік жұмыс кезінде нұсқауларды берудің негізгі құралы радиобайланыс, ал қажетті жағдайларда екі жақты парк байланысы құрылғылары б о л у ы т и і с .

Маневрлік жұмыс кезінде сигналдарды қол сигнал аспаптарымен беруге р ұ қ с а т е т і л е д і .

183. Маневрлер жүргізіп жатқан локомотив, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам машинисіне маневрлер басшысының нұсқауын жеке өзінен, радиобайланыс, екі жақты парк байланысы құрылғылары бойынша немесе қол сигнал аспаптарымен берілетін сигналды алмастан локомотивті немесе өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды қозғалысқа келтіруге тыйым салынады. Маневрлер басшысының нұсқауынан немесе сигналынан басқа, орталықтандырылған маневрлік маршруттардың бағыттамаларына шығар

алдында машинист маневрлік бағдаршамның рұқсат етуші көрсетуінің бар екендігіне көз жеткізуі, ал орталықтандырылмаған бағыттамаларға шығар алдында бағыттамалық қосын кезекшісінен бағыттамалардың маневрлік қозғалыстар үшін дайын екендігі туралы сигнал немесе хабарлама (жеке өзінен, радиобайланыс, екі жақты парк байланысы құрылғылары бойынша) алуы тиіс. Маневрлік бағдаршамдар болмаған кезде орталықтандырылған бағыттамаларға шығар алдында машинист станция бойынша кезекшіден бағыттамалардың маневрлік қозғалыстар үшін дайын екендігі туралы хабарламаны (жеке өзінен, радиобайланыс, екі жақты парк байланысы құрылғылары бойынша немесе маневрлер басшысы арқылы берілген) алуы тиіс.

Бағыттамалардың және сигналдардың электрлік орталықтандыруы бар станцияларда бағыттамаларды орталық басқарудан жергілікті басқаруға берген жағдайларда бағыттамаларға шығуға осы бағыттамаларды бұру жүктелген қызметкердің нұсқауы немесе сигналы бойынша рұқсат етіледі.

184. Маневрлер мына жылдамдықтармен жүргізіледі:

1) Сағатына 60 км-ден артық – бос жолдар бойынша автотежегіштері іске қосылған және сынап байқалған жалғыз локомотивтер және артына тіркелген вагондары бар локомотивтер қозғалған кезде;

2) Сағатына 40 км-ден артық - бос жолдар бойынша артына тіркелген вагондары бар локомотивтер, сондай-ақ жалғыз өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам қозғалған кезде;

3) Сағатына 25 км-ден артық - бос жолдар бойынша вагондарды алдына ұстап, сондай-ақ қалпына келтіру және өрт сөндіру поездары қозғалған кезде;

4) Сағатына 15 км-ден артық – адамдары бар вагондармен, сондай-ақ бүйіргі және төменгі габаритті еместігі 4-ші, 5-ші және 6-шы дәрежедегі габаритті емес жүктермен қозғалған кезде.

5) Сағатына 5 км-ден артық – итермелеу маневрлері кезінде, дөңес асты паркте вагондар ағытпасы екінші ағытпаға жақындаған кезде.

6) Сағатына 3 км-ден артық - локомотив (вагондармен немесе вагондарсыз) вагондарға жақындаған кезде.

185. Жылжымалы құрамның вагон таразысы бойынша қозғалу жылдамдығы таразы конструкциясына қарай станцияның ТБА-да белгіленеді.

Ынтымақтастыққа қатысушы мемлекеттердің Темір жол жөніндегі кеңесінің 1996 жылғы 5 сәуірдегі № 15 хаттамасымен бекітілген Қауіпті жүктерді тасымалдау ережелерінде аталған итермелегіш маневрлер мен жекелеген санатты жүгі бар вагондарды сұрыптау дөңесінен таратуды және рефрижераторлық вагондар мен секцияларды аса абайлықпен жүргізілуі тиіс.

186. Бас жолдарда немесе оларды қиып өту, сондай-ақ шығу бағыттамаларының арғы жағына шығып кету арқылы жүргізілетін маневрлерге,

жолдарға кіруді қоршап тұрған тиісті шығу бағдаршамдары және маневрлер жүргізіліп жатқан бағыттағалар жабық болған кезде тек қана станция бойынша кезекшінің рұқсаты бойынша жол берілуі мүмкін.

Поезд диспетчерінің және көршілес станция бойынша кезекшінің келісімісіз және машиниске берілетін белгіленген рұқсатсыз құрамның станция шекарасынан дара жолды учаскелерде аралыққа және қос жолды учаскелерде бейімделмеген жолдар бойынша шығып кетуі арқылы жүргізілетін маневрлерді жүргізуге тыйым салынады. Құрамның станция шекарасынан қос жолды учаскелерде бейімделген жол бойынша шығып кетуі арқылы жүргізілетін маневрлерге поезд диспетчерінің келісімімен станция бойынша кезекшінің ауызша рұқсаты бойынша жол беріледі.

Кіру бағдаршамының діндегінде станция осіне қарай арнаулы маневрлік бағдаршамы бар станцияларда маневрлер жасап жүрген құрамның станция шекарасынан шығып кетуі соның сигналы бойынша жүргізіледі.

187. Жылжымалы құрамның аралыққа және поездар жүретін маршруттарға кетіп қалу қауіпі бар еністерде орналасқан станциялық жолдардағы маневрлер, вагондардың тежегіштерін іске қосу және сынап байқау, арқылы локомотивті еңіс жағынан қою арқылы жүргізіледі. Локомотивті еңіс жағынан қою мүмкін болмаған кезде мұндай жолдарда маневрлер шегіндіру арқылы жүргізілуі тиіс, ал вагондардың автотежегіштері іске қосылуы және сынап байқалуы тиіс.

188. Төменде көрсетілген жағдайдарда, итеріп маневрлер жүргізуге және дөңестен таратуға тыйым салынады:

1) жүкті алып жүрген жолсеріктері (командалары) бар вагондарды қоспағанда , адамдары бар вагондарды ;

2) Ынтымақтастыққа қатысушы мемлекеттердің Темір жол жөніндегі кеңесінің 1996 жылғы 5 сәуірдегі № 15 хаттамасымен бекітілген Қауіпті жүктерді тасымалдау ережелерінде аталған жүктердің жекелеген санаттары бар вагондарды ;

3) бүйірлік және төменгі габаритті емес 4-ші, 5-ші және 6-шы дәрежедегі габаритті емес жүктер және 3-ші дәрежедегі жоғарғы габаритті емес бар жүктер тиелген платформаларды және ашық вагондар, жүк тиелген тасымалдағыштарды;

4) жұмыс істемей тұрған локомотивтерді, моторвагонды жылжымалы құрамды ;

5) рефрижераторлық поездардың құрамдарын, жолаушылар вагондарын, темір жолмен жүретін крандарды ;

6) «Дөңестен түсіруге болмайды» деген трафаретті жазуы бар вагондарды және арнайы жылжымалы құрамды .

189. Көрсетілген жылжымалы құрам сұрыптау дөңесі арқылы тек маневрлік локомотивпен қана өткізілуі мүмкін.



190. 12 және одан артық осі бар тиелген және бос тасымалдағыштарды, тіркесте бір немесе екі аралық платформа болған кезде жүккөтергіштігі 120 т тіркес үлгісіндегі жүк тиелген тасымалдағыштарды, сондай-ақ «Дөңес арқылы өткізуге болмайды» деген трафаретті жазуы бар жылжымалы құрамды сұрыптау дөңесі арқылы өткізуге тыйым салынады.

191. Жылжымалы құрам станциялық жолдарда шектік бағаншалармен белгіленген шекарада орналастырылуы тиіс.

Станциялық жолдарда локомотивсіз тұрған поездардың құрамдары, вагондар және арнаулы жылжымалы құрам тежегіші табандықтармен, вагондарды бекітуге арналған стационарлық құрылғылармен, қол тежегіштерімен жүріп кетуден сенімді бекітілуі тиіс.

192. Вагондар мен құрамдарды бекіту тәртібі станцияның ТБА-да белгіленеді.

Станцияда тұрған және жүк операцияларына тартылмаған және тазартуда, дезинфекциялауда және жөндеуде тұрған вагондардың есіктері жабылып тұруы тиіс.

193. Жүк тасымалдау ережелерінде және Қауіпті жүктерді тасымалдау ережелерінде аталған жүктердің жекелеген санаттары бар вагондар маневрлер жүргізген кезде қауіпсіз жүктері бар вагондардан немесе бос вагондардан құрылған қатты отынмен жұмыс істейтін паровоздан тиісті бүркемесі болуы тиіс.

Сұрыптау парктеріндегі жолдарда жинақталып жатқандарды қоспағанда, 1-сыныпты қауіпті жүктері (жарылғыш заттары) бар вагондар және сұйытылған газы бар цистерналар поездан тыс станцияда тұрған кезде ерекше жолдарға тұрғызылуы тиіс. Мұндай вагондар тіркелуі, жүріп кетпес үшін сенімді бекітілуі және алып жүрілетін тоқтау сигналдарымен қоршалуы тиіс.

Мұндай вагондар тұрған жолдарға апаратын бағыттамаалар бұл жолға кіру мүмкіндігін болдырмайтын қалыпқа қойылады.

1-сыныпты қауіпті жүктері (жарылғыш заттары) бар вагондар және сұйытылған газы бар цистерналар сұрыптау парктеріндегі жолдарда жинақталып тұрғанда, Жүк тасымалдау ережелерінде, Қауіпті жүктерді тасымалдау ережелерінде және Поездар қозғалысы және маневрлік жұмыс жөніндегі нұсқаулықта белгіленген сақтықтың ерекше шаралары сақталуы тиіс.

194. Маневрлер жүргізіп жатқан локомотивтің қозғалысын олардың дұрыс орындалуы үшін жауапты болатын бір ғана қызметкер – маневрлердің басшысы (поездарды құрастырушы) басқаруы тиіс.

195. Маневрлер басшысы:

1) маневрлік жұмысқа арналған тапсырмаларды дәл және уақтылы орындауға ;

2) маневрлерді жүргізуге қатысатын барлық қызметкерлердің дұрыс орналастырылуын және олардың алда болатын маневрлік жұмыс жоспарымен

және орындау тәсілдерімен таныстыру негізінде олардың іс-қимылдарының келісілуін қамтамасыз етуге;

3) осы Ережелердің, тиісті нұсқаулықтар мен нұсқаулардың талаптарына дәл сәйкес етіп поезддарды құрастыру;

4) маневрлік жұмысты қозғалыс қауіпсіздігі, маневрлермен айналысатын қызметкерлердің жеке қауіпсіздігі, жылжымалы құрам мен жүктің сақталуы қамтамасыз етілетіндей етіп ұйымдастыруға міндетті. Адамдары, габаритсіз және 1-сыныпты қауіпті жүктері (жарылғыш заттары) бар вагондармен маневрлік жұмыстарды ерекше сақтықпен жүргізуге міндетті.

196. Станцияларда жол тарамдарына, маневрлік жұмыс сипаты мен көлеміне қарай жолдар маневрлік аудандарға бөлінеді.

Аралық станцияларда маневрлік жұмыс бас кондуктордың немесе оның міндеттемелерін орындайтын қызметкердің басшылығымен жүргізілуі мүмкін.

197. Құрастырушы бригада немесе бас кондуктор қызмет көрсетпейтін локомотивтің маневрлік қозғалыстарын осы ауданда маневрлерді жүргізуді басқаруға құқығы бар қызметкер немесе оның нұсқауы бойынша сигналшы (бағыттамалық қосынның кезекшісі) басқарады.

198. Локомотив бригадасы маневрлерді жүргізген кезде:

1) маневрлік жұмысқа арналған тапсырмаларды дәл және уақтылы орындауға ;

2) берілетін сигналдарды зейін қойып қадағалауға, қозғалу туралы сигналдар мен нұсқаулар дәл және уақтылы орындауға;

3) жолдарда жүрген адамдарды, бағыттамаалардың қалыптарын және жылжымалы құрамның орналасуын зейін қойып қадағалауға;

4) маневрлерді жүргізу қауіпсіздігін және жылжымалы құрамның сақталуын қамтамасыз етуге міндетті.

## **§ 7. Поездарды қалыптастыру**

199. Поездар осы Ережелерге, қозғалыс кестесіне және қалыптастыру жоспарына толық сәйкес түрде қалыптастырылуы тиіс. Жүк поезддардың салмағы мен ұзындығының нормалары бағыттар бойынша және әрбір учаске бойынша қозғалыс кестесінде және поезддарды қалыптастыру жоспарында белгіленеді және локомотив үлгісіне, поезддардың айналым учаскелеріндегі жолдың профиліне және осы учаскелердегі қабылдау-жөнелту жолдарының пайдалы ұзындығына, ал электрлендірілген желілерде электрмен жабдықтау жағдайларына сәйкес б о л у ы т и і с .

Алысқа қатынайтын және жергілікті жолаушылар поезддарының салмағы мен ұзындығының нормалары және оларда вагондарды орналастыру тәртібі поездар

қозғалысы кестесінің кітапшаларында көрсетіледі.

Поезға жылжымалы құрамды, сондай-ақ арнаулы жылжымалы құрамды қойған кезде оның салмағы мен ұзындығы поездар қозғалысы нормативтерінің кестелеріне сәйкес белгіленеді. Бұл кестелер поездар қозғалысы кестесінің кітапшаларында да беріледі. 200. Поездарға :

1) қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін және күйі тасымалданатын жүктердің сақталуын қамтамасыз етпейтін ақаулы вагондарды;

2) олардың жүк көтергіштігінен артық жүк тиелген вагондарды;

3) ашық жылжымалы құрамға жүктерді тиеу мен бекітудің техникалық шарттарын бұза отырып жүк тиелген платформаларды және ашық вагондарды;

4) шашақтың қисаюына және рама мен вагон шанағының жүріс бөліктерін соғылуына алып келетін серіппегіштері отырып қалған вагондарды, сондай-ақ төбе жабындысы табақтарының ұшып кетуі қаупін тудыратын төбе жабындысының ақаулығы бар вагондарды;

5) қарап тексергенге және қозғалыс үшін жарамды деп танылғанға дейін, рельстерден шығып кетуі болған немесе күйреуге ұшыраған поезда болған вагондарды ;

6) ерекше құжаттар бойынша (өз осьтеріндегі жүк ретінде) келе жатқан вагондарды қоспағанда, жөндеудің белгіленген түрлерінің жүргізілгендігі туралы трафаретті жазуы жоқ вагондарды ;

7) габаритсіз жүктері бар платформаларды, тасымалдағыштарды және ашық вагондарды, егер мұндай вагондардың қатынауы туралы ерекше нұсқаулар берілмесе ;

8) борттары жабылмаған платформаларды, бункерлері бекітілмеген вагондарды, жоғарғы және төменгі тиеу-түсіру құрылғыларының қақпақтары ашық цистерналарды, хопперлерді, астықтасығыштарды, цементтасығыштарды және осыған ұқсас жылжымалы құрамды ;

9) есіктері мен люктері ашық немесе люктері бекіткіш механизмнің бір салмасымен ғана жабылған ашық вагондарды ;

10) есіктері ашық және есік салмағымен жабылмаған бос жабық вагондарды, қос доңғалақтарының сырғанау беті битумнан тазартылмаған мұнай битумын тасымалдауға арналған вагондарды қоюға тыйым салынады.

201. Алысқа қатынайтын және жергілікті қатынастағы жолаушылар поездарына қызметтік-техникалық мақсаттағы тұтастай металл емес вагондарды тіркеуге жол беріледі .

Барлық жолаушылар поездарында бірінші және соңғы вагондарда шеткі бүйірлік есіктер жабық, ал өту алаңдары көтерілген қалыпта бекітілген болуы тиіс .

202. Жолаушылар және почта-багаж поездарына:

- 1) қауіпті жүктері бар вагондарды;
- 2) кезеңдік жөндеу мерзімдері өтіп кеткен немесе бірыңғай техникалық ревизия мерзімдері өтіп кеткен вагондарды қоюға тыйым салынады.

203: Жолаушылар поездарына (шапшаң жүретін және жүрдек поездардан басқа) жүк вагондары келесі жағдайда қойылуы мүмкін:

- 1) төрт осьті төбесі жабық;
- 2) сүт тасымалдауға арналған цистерналар;
- 3) автономды рефрижераторлық;
- 4) тірі балық тасымалдауға арналған.

204. Бұл ретте алысқа қатынайтын жолаушылар поезына біреуден аспайтын жүк вагонын немесе тірі балық тасымалдауға арналған қос вагонды секцияны, жергілікті және қала маңындағы қатынастағы поезға үшеуден артық емес вагонды тіркеуге жол беріледі.

Почта-багаж поездарына осы тармақта жолаушылар поездарына тіркеу үшін көрсетілген жүк вагондарына, сондай-ақ мамандандырылған вагондарға саны алты вагоннан аспайтын термостарды, рефрижераторлық бес вагондық секцияларды және рефрижераторлық секциялардың жекелеген вагондарын, жеңіл салмақты жүктерге арналған төбесі жабық төрт осьті вагондарды және тұтас металл вагондарды қоюға жол беріледі. Тіркелетін жүк вагондарының конструкциясы мен техникалық күйі және оларда жүктердің бекітілуі жолаушылар, почта-багаж поездарының қауіпсіз жүруін қамтамасыз етуі тиіс.

Конструкциясы және үлгілері басқа жылжымалы құрам енгізілген жолаушылар және почта-багаж поездарының қозғалыс жылдамдығы осы жылжымалы құрам үшін белгіленген жылдамдықтардан асып түспеуі тиіс.

205. Жүк-жолаушылар поездарына қауіпті жүктері бар вагондарды, сондай-ақ сұйытылған газдарды тасымалдауға арналған бос цистерналарды қоюға тыйым салынады. Ерекше жағдайларда жүк-жолаушылар поездарынан басқа ешқандай поездар қатынамайтын аз әрекетті учаскелерде қауіпті жүктері бар вагондарды (1-сыныпты «жарылғыш материалдары» бар вагондарды қоспағанда) қоюға жол берілуі мүмкін.

206. Жүк поездарын қалыптастыру вагондарды ось саны мен салмағы бойынша іріктеусіз жүргізіледі.

Ауыр салмақты және ұзын құрамды плездарды қалыптастыру кезінде бос вагондар поездың соңғы үштен бір бөлігіне қойылуы тиіс.

207. Құрама поездарда вагондар тағайындалған станциялары бойынша топтап іріктеледі, ал құрама-тарату вагондары бір топ етіп қойылады.

Моторвагонды жылжымалы құрам жөндеуге немесе жөндеуден келе жатқан кезде жүк поезының соңына бір топ етіп қойылады.

Қауіпті жүктері бар вагондар жүк поездарына Ынтымақтастыққа қатысушы мемлекеттердің Темір жол жөніндегі кеңесінің 1996 жылғы 5 сәуірдегі №15 хаттамасымен бекітілген Қауіпті жүктерді тасымалдау ережелерінде белгіленген ш а р т т а р ы н а с ә й к е с қ о й ы л а д ы .

208. Қызметтік және жүктерді алып жүрген жолсеріктері (командалары) бар вагондарды қоспағанда, жолаушылар және адамдар отырған жүк вагондары жүк поездарына бір топ болып қойылады және олардың локомотивтен, рельстері, арқалықтары, білеулері және күрт дүмпулер мен тоқтаулар кезінде орнынан жылжып кетуі мүмкін осыған ұқсас басқа жүктері бар ашық жылжымалы құрамнан бүркемесі және поездың соңынан кем дегенде бір вагон болуы тиіс.

209. Адамдар таситын поездарға қауіпті жүктері бар вагондарды, сондай-ақ сұйытылған газдарды тасымалдауға арналған бос цистерналарды қоюға тыйым с а л ы н а д ы .

210. Жүк поездарына адамдар отырған вагондарды, сондай-ақ жүк поездарына адамдары бар вагондарды қойған кезде, нормативтік құқықтық актілерде көрсетілгендей жекелеген санаттар жүктері бар вагондарды қойған кезде олардың қауіпсіз жүктері бар немесе бос вагондардан тиісті бүркемесі б о л у ы т и і с .

211. Аралықта жұмыс істеу үшін келе жатқан шаруашылық поездарында кондукторлардың және жұмыстар басшыларының жүруі үшін өту алаңдары бар вагондар қойылуы тиіс.

## **§ 8. Поездарда тежегіштерді қосу тәртібі**

212. Жылжымалы құрамның, соның ішінде арнайы жылжымалы құрамның тежегіш құралдарымен техникалық жарақталуына қарай мыналарды белгілейді:

1) жүк және жолаушылар поездары үшін салмағының әрбір 100 т-сына бірыңғай ең аз тежегіштік басуды және поездардың белгіленген барынша жоғары жылдамдықтармен қозғалуына жол берілетін ең жоғары басшылық көрсетілетін қ ұ л а м а н ы ;

2) қозғалыс жылдамдығы, еніс шамасы, тежегіштік басу және тежеу жолы а р а с ы н д а ғ ы т ә у е л д і л і к т е р д і ;

3) жылжымалы құрамның, соның ішінде арнайы жылжымалы құрамның осіндегі тежегіш қалыптарды басудың есептемелік нормалары, поездарды қол тежегіштерімен қамтамасыз ету нормалары және тежегіш есептемелерді жүргізу үшін қ а ж е т т і б а с қ а д е р е к т е р д і .

213. Көрсетілген нормалар мен деректер поездардың қозғалыс кестесі кітапшаларында және нұсқаулықтарында беріледі.

214. Жолаушылар поездарында автотежеу жүйесіне жолаушылар үлгісіндегі

автотежегіштері бар барлық вагондар, ал жүк және шаруашылық поездарында – жүк үлгісіндегі автотежегіштері бар барлық вагондар және арнаулы жылжымалы құрам енгізілуі тиіс.

Жолаушылар және почта-багаж поездары электр-пневматикалық тежеуде пайдаланылуы тиіс. Жолаушылар және почта-багаж поездарына РИЦ габаритті вагондары, сондай-ақ жүк үлгісіндегі тежегіші бар вагондар енгізілген кезде бұл поездардың пневматикалық тежеуде жүруіне рұқсат етіледі.

Барлық поездарда барлық локомотивтердің және паровоздар тендерлерінің (жұмыстық емес күйде келе жатқандардан, тежеудің бос режимі жоғын қоспағанда), сондай-ақ өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамдардың автотежегіштері автотежеу жүйесіне енгізілуі тиіс.

Жүк және шаруашылық поездарына аралықтық магистралі бір, бірақ бір топта S осьтен артық емес, ал поезд соңында соңғы екі вагон алдында 4 осьтен артық емес жылжымалы құрам, сондай-ақ арнайы жылжымалы құрам қойылуы мүмкін. Соңғы екі вагонда іске қосылған түзу жұмыс істейтін автотежегіштері болуы тиіс.

215. Поездардағы автотежегіштерді сынау төмендегідей жүргізіледі:

1) толық, тежеу магистралінің күйін тексеру және барлық вагондардағы тежегіштердің жұмысын тексеру арқылы;

2) қалыптастыру станцияларында поезды жөнелту алдында;

3) локомотивті ауыстырғаннан кейін. Егер локомотивтердің айналым учаскесі 600 км-ден артық болса, бұдан басқа, локомотив бригадаларын ауыстыру жүргізілетін және вагондарға техникалық қызмет көрсету пункті бар станциялардың бірінде жүк поездарының автотежегіштерін толық сынау жүргізілуі тиіс.

216. Моторвагонды поезда деподан немесе оны бригадасыз тоқтатып қоюдан кейін станцияда беру алдында;

1) созылмалы еңістері бар аралықтар алдындағы, поездың тоқтауы қозғалыс кестесінде көзделген станцияларда;

2) 0,018 және одан тік созылмалы еңістер алдында;

3) жүк поездарын шектес кепілдік жүру учаскелерін бөлетін станцияларда, локомотивті ауыстырмастан техникалық қызмет көрсету кезінде;

4) толық сынау тежелген күйде он минут ұстау арқылы жүргізіледі.

217. Электр пневматикалық тежегіштерді толық байқау жолаушылар поездарының қалыптастыру және айналым станцияларында стационарлық құрылғылардан немесе поезд локомотивінен жүргізіледі.

218. Тежеу магистралінің күйін тексеру арқылы соңғы екі вагонда тежегіштердің жұмыс істеуі бойынша қысқаша тексеру:

1) егер алдын ала станцияда сығымдағыш қондырғыдан немесе локомотивтен

автотежегіштерді толық сынау жүргізілсе, поезд локомотивін құрамға тіркеген  
с о ң ;

2) моторвагонды поезды басқару кабинасын ауыстырған соң және локомотив  
поездан ағытылмағанда локомотив бригадаларын ауыстырған соң;

3) поезд құрамындағы жеңдер ажыратылған сайын, құрамдағы шеткі кран  
жабылған соң, жылжымалы құрамды тіркеу салдарынан жеңдер жалғанған соң (   
соңғы жағдайда әр тіркелген вагонда тежегіштердің жұмыс істеуін тексеру  
а р қ ы л ы ) ;

4) жолаушылар поездарында поезд 20 минуттан артық тұрған соң, бас  
резервуарлардағы қысым 5,5 кгс/кв.см-ден төмен түскен кезде, басқару  
кабинасын ауыстырған кезде немесе бас кабинадан әрі қарай басқарудың мүмкін  
болмауына байланысты поезд тоқтаған соң аралықта басқаруды екінші  
локомотив машинисіне берген соң;

5) жүк поездарында, егер поезд тұрған кезде автотежегіштердің өздігінен іске  
қосылуы немесе ВУ-45 нысанындағыдан 20%-ға артық тығыздығы өзгерген  
б о л с а ;

б) жүк поездарында поезд 30 минуттан артық тұрған соң, вагондарды қарап  
тексерушілер немесе автотежегіштерді сынау жөніндегі операцияларды  
орындауға үйретілген және осы міндеттеме оларға жүктелген қызметкерлер  
б о л ғ а н д а .

219. Егер алдын ала станцияда электр пневматикалық тежегіштерді  
стационарлық құрылғылардан немесе локомотивтен толық сынау жүргізілсе,  
электр пневматикалық тежегіштерді қысқаша сынау локомотивтерді, локомотив  
бригадаларын ауыстыру пункттерінде әр тіркелген вагонда тежеудің жұмыс  
істеуін тексеру арқылы, сондай-ақ поезд локомотивін құрамға тіркеген соң  
ж ү р г і з і л е д і .

Тежегіштерді толық немесе қысқаша сынауды жүргізген соң, бұдан басқа,  
жүрген жолда тежегіштердің жұмыс істеуін тексеруді жүргізуі тиіс.

220. Жолаушылар поездарының локомотивтеріне бір машинист қызмет  
көрсеткен кезде вагондарды қарап тексерушілер көзделмеген станцияларда және  
аралықтарда тежегіштерді қысқаша сынауға жолаушылар поезының бастығы (   
механик-бригадир) және радиобайланыс бойынша берілетін машинистің нұсқауы  
бойынша вагондардың (бас, соңғы) жолсеріктері тартылады.

221. Поездағы тежегіштерді толық сынаған соң (егер алдын ала станцияда  
тежегіштерді толық сынау стационарлық құрылғылардан немесе локомотивтен  
жүргізілсе), вагондарды қарап тексеруші жетекші локомотивтің машинисіне  
поездың тежегіштермен қамтамасыз етілуі және олардың түзу жұмыс істейтіндігі  
туралы анықтаманы тапсырады. Поезға берілетін анықтамада соңғы вагонның  
н ө м і р і де көрсетіледі.

Моторвагондық поезддарда автотежегіштердің әр толық сыналуы туралы арнайы кітапта жазба жасалады.

222. Автотежегіштердің әрбір қысқаша сыналуы кезінде вагондарды қарап тексеруші, ал бұл лауазым қарастырылмаған жерлерде станция бойынша кезекші, бас кондуктор немесе поезддарды құрастырушы тежегіштер туралы анықтамада автотежегіштердің қысқаша сыналуы туралы белгі жасайды (құрамның болған өзгеруі туралы белгіні қоса алғанда).

Автотежегіштерді қысқаша сынау кезінде екі соңғы вагонда тежегіштер іске қосылмаған жағдайда, автотежегіштерді сынау жүктелген қызметкер поездың жөнелтілуін болдырмауға шара қолдануға міндетті.

Вагондарды қарап тексерушілер лауазымдары қарастырылмаған станцияларда жолаушылар поездарындағы автотежегіштердің жұмысын тексеруге вагондардың жолсеріктері, ал жүк поездарында - автотежегіштерді сынау бойынша операцияларды орындауға үйретілген қызметкерлер тартылады.

223. Поездардағы тежегіштерді басқару режимдерін (жылдамдық өлшегіш таспалардың мәнін ашу арқылы) тексеру үшін тежеуді сынау вагондары қолданылуы тиіс.

## **§ 9. Поездарды жарақтандыру және қызмет көрсету**

224. Жолаушылар, почта-багаж, жүк-жолаушылар, әскери және адам таситын поездар өрт сөндіру, алғашқы медициналық жәрдем көрсету құралдарымен жабдықталады.

Жолаушылар поездарының құрамдары поезд машинсімен байланысу үшін радиостанциялармен жабдықталады.

225. Локомотивтер екі алып жүретін радиостанциямен, өрт сөндіру және жылжымалы құрамды жолға көтеру құралдарымен, қажетті сигнал аспаптарымен, құрал-саймандармен және басқа мүліктермен жабдықталуы тиіс.

Локомотив қос диапазондық немесе үш диапазондық радиостанциямен жабдықталған жағдайда локомотивте бір алып жүретін радиостанцияның болуы жеткілікті.

Локомотивтер және моторвагонды поездар, бұдан басқа, құрамды аралықта бекіту қажет болатын жағдайға арналған төрт тежегіш табандықпен жабдықталуы тиіс.

Өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам аспаптармен, құрылғылармен және мүліктермен жабдықталуы тиіс.

226. Поезға локомотив бригадасы немесе көлік режиміндегі өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды басқаруға арналған бригада қызмет көрсетуі тиіс. Жолаушылар поезына, бұдан басқа, вагондар жолсеріктері және басқа



қызметкерлер қызмет көрсетеді.

Өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамға, бұдан басқа, осы жылжымалы құрамды оны пайдалану жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес жұмыс режимінде басқару және қызмет көрсету үшін тағайындалатын бригада қызмет көрсетеді.

Аралық станцияларда олармен маневрлік жұмыс жүргізілетін поезддарда бұл жұмысқа басшылық жасау үшін бас кондуктор (поездарды құрастырушы) немесе кондукторлар (құрастырушылар) бригадасы тағайындалуы мүмкін. Шаруашылық поезддарының аралықта қозғалуына басшылық етуді жұмыстар басшысы немесе ол уәкілеттік берген тұлға жүзеге асырады.

Локомотив бригадалары мен кондукторлардың айналым пункттерінде тынығуы үшін арнаулы жайлар болуы тиіс.

227. Қолданыстағы электровоздар мен тепловоздар поездың басына қойылады және оны машинист алдыңғы кабинадан басқарады. Бір басқару кабинасы бар тепловоздар және паровоздар алдыңғы жүріспен қозғалу үшін поездың басына қойылады.

228. Бүкіл айналым учаскесі бойынша екі немесе үш қолданыстағы локомотивпен жүретін поезддарда поездың басына қуаттырақ сығымдағыштары (бу-ауа сорғылары) бар локомотив қойылады.

229. Екі және одан артық басқару кабиналары бар немесе көп бірліктер жүйесі бойынша жұмыс істейтін локомотивтердің маневрлік қозғалыстары үшін жергілікті жағдайларға қарай локомотивті басқарудың қозғалыс қауіпсіздігін және адамдардың қауіпсіздігін қамтамасыз ететін тәртібін белгілейді.

Поездық жұмыспен айналысатын локомотивтер және өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам айналым учаскелері шегінде пайдаланылуы тиіс.

230. Бір кабинасы бар локомотивтердің және өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамның артқы жүріспен қозғалуына мына жағдайларда ғана жол беріледі:

1) қала маңында, шаруашылық, қалпына келтіру, өрт сөндіру, берілме және жұмсамалы поезддарда;

2) темір жол кірме және жалғағыш жолдарымен жүрген кезде;

3) маневрлер жүргізген кезде;

4) қосарлы тартым кезінде екінші локомотивпен келе жатқан кезде;

5) локомотивтерді бұруға арналған құрылғылар жоқ станциялардан поезды жөнелткен кезде;

6) итермелеген соң жөнелту станциясына поезбен қайтып келгенде;

7) поезддарды бір пункттен екі бағытқа итермелеген кезде, сондай-ақ поезддарды станциялар шегінде итермелеген кезде;

8) поезды қосалқы локомотивтің көмегімен аралықтан шығарған кезде;

9) вагондарсыз жүрген кезде.

231. Жұмыс істемей тұрған күйдегі жөнелтілетін локомотивтер мен өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам поездарға қоюға дайындалуы және оларға енгізілуі тиіс.

Жұмыс істемей тұрған күйдегі локомотивтер жетекші локомотивтің артына қойылуы мүмкін.

## **6. Поездар қозғалысы**

### **§ 1. Жалпы талаптар**

232. Участкеде поездар қозғалысына бір ғана қызметкер – қызмет көрсететін учаске бойынша поездардың қозғалыс кестесінің орындалуы үшін жауап беретін поезд диспетчері басшылық етуі тиіс.

Поезд диспетчерінің бұйрықтары осы учаскедегі поездар қозғалысымен тікелей байланысты қызметкерлердің сөзсіз орындауына жатады.

233. Участкеде поезд диспетчерінен басқа поездар қозғалысы туралы шұғыл нұсқаулар беруге тыйым салынады.

Жолаушылар поездарының локомотивтеріне бір машинист қызмет көрсеткен кезде поезддық диспетчер мұндай поезд ол қызмет көрсететін учаскеде болған кезде оның қозғалуына бақылауды қамтамасыз етуге және осы учаскенің станциялары бойынша кезекшілерді бұл туралы хабардар етуге міндетті.

234. Әр станция және жол посты поездар қозғалысына басшылық ету бөлігінде және әр поезд бір мезгілде станцияның бір ғана қызметкерінің: - станция бойынша кезекшінің, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде - поезд диспетчерінің, посты – посты бойынша кезекшінің, поезд - жетекші локомотив (моторвагонды поезд), өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам машинисінің қарауында болуы тиіс.

Станцияларда жол тарамдарына қарай станция, пост немесе парктер бойынша бірнеше кезекші болуы мүмкін, олардың әрқайсысы өз жұмыс ауданы шегінде поездар қозғалысын бір өзі басқарады. Мұндай станцияларда станция, пост немесе парк бойынша әр кезекшінің басқару аудандарын және поездар қозғалысымен байланысты міндеттер шеңбері бойынша бөлу станцияның техникалық-басқару актісінде көрсетіледі.

Станцияларда жетекші локомотивтің (моторвагонды поездың), өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның машинисі және поезға қызмет көрсететін барлық қалған қызметкерлер станция бойынша кезекшінің, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелердің станцияларында поезд диспетчерінің нұсқауларына бағынады.

235. Аз әрекетті учаскелерде станциялар бойынша кезекшілердің кезекшіліктері алынып тасталғанда бұл станцияларда поездар қозғалысына басшылық етуді поездардың, соның ішінде бір машинист қызмет көрсететін поездардың қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ететін тәртіпті белгілеу арқылы, егер станция іргелес станциялардың бағыттамалары мен сигналдарын телебасқару құрылғыларымен жабдықталса, көршілес станция бойынша кезекшіге немесе диспетчерлік бақылау құрылғылары бар учаскелерде поезд диспетчеріне жүктеуге рұқсат етіледі.

236. Әр жолаушылар, почта-багаж, жүк- жолаушылар және адамдарды таситын поезд, әдетте, белгілі жолға, ал жүк поездары – белгілі жолдар топтарына қабылдануы тиіс.

Станцияда тоқтамайтын поездар, әдетте, бас жолдар бойынша өткізілуі тиіс.

237. Станция бойынша кезекші поездарды уақтылы қабылдау үшін бос жолдардың болуын қамтамасыз етуге міндетті. Қажеттіліктен туындамаған поездың жабық кіру сигналы алдында кез келген кідіруі үшін станция бойынша кезекші жауапты болады.

Өтіп бара жатқан поездардан ағытылған және жүк тиеуге, жүк түсіруге, жөндеуге және басқа операцияларға тағайындалған жеке вагондарды немесе вагондар топтарын қабылдау-жөнелту жолдарына қоюға тыйым салынады.

Аралық станцияларда жеке вагондарды немесе вагондар топтарын қабылдау-жөнелту жолдарына уақытша кіруге тек поезд диспетчерінің рұқсатымен ғана жол берілуі мүмкін.

238. Ұстаушы тұйықтарға кез келген жылжымалы құрамды кіргізуге, ал сақтандырғыш тұйықтарға жолаушылар вагондарын немесе адамдар отырғызылған жүк вагондарын, қауіпті жүктері бар вагондарды кіргізуге тыйым салынады.

Бір машинист қызмет көрсететін жолаушылар поезын қабылдау, жөнелту алдында станция бойынша кезекші, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде - поездық диспетчер маршруттың дайын және сигналдардың ашық екендігі туралы машинисті хабардар етуге міндетті.

239. Станция бастығы станция бойынша кезекшілердің, орталықтандыру посты операторларының, сигналшылардың және бағыттамалық пост кезекшілерінің поездарды қабылдау және жөнелтумен және маневрлер жүргізумен байланысты операцияларды орындау бойынша жұмысын, әсіресе БОС құрылғыларының қалыпты жұмысы бұзылған жағдайларда, бақылауға міндетті. Станция бастығы станция бойынша кезекшілердің жұмысын қозғалыс қауіпсіздігі сөзсіз қамтамасыз етілетін жағдайда поездардың кідіруіне жол берілмейтіндей етіп ұйымдастыруы тиіс.

Станция бойынша кезекшінің жайы оқшауланған болуы тиіс. Станция

бойынша кезекшінің жайына кіру құқығын тек станция бастығы, тікелей станция бойынша кезекшімен бірлесіп жұмыс істейтін немесе өз міндеттерін станция бойынша кезекшілермен бірлесіп орындайтын тұлғалар және станция бойынша кезекшінің іс-қимылдарын және басқару аспаптарының түзулігін бақылайтын қызметкерлер қолданады.

240. Штатында тасымалдау қызметінің қызметкерлері көзделмеген станцияларда поездарды қабылдау және жөнелту, маневрлер жүргізу, бағыттамалы бұрмаларға техникалық қызмет көрсету, жолаушыларға қызмет көрсету, жүктерді алу және беру жөніндегі операцияларды басқа қызметтердің қызметкерлері орындайды.

## § 2. Поездарды қабылдау

241. Поездарды станцияға қабылдау станцияның техникалық-басқару актісінде осы үшін тағайындалған бос жолдарға және ашық кіру сигналы кезінде ғана, ал жолаушылар поездары, бұдан басқа, автоматты локомотив сигнал беруінің жол құрылғыларымен жабдықталған жолдарға жүргізілуі тиіс.

Жекелеген станцияларда жолдың ұзындығы екі моторвагонды поезды қою үшін жеткілікті болған кезде жолды осы поездарды қабылдай алатын екі учаскеге маршруттық бағдаршамдармен бөлуге рұқсат етіледі.

242. Моторвагонды поезд қабылдау жолын бөліп тұрған маршруттық бағдаршамның арғы жағындағы жол учаскесіне тұрған кезде екінші моторвагонды поезд осы бағдаршамға дейінгі бос учаскеге кіру (маршруттық) бағдаршамындағы арнаулы сигнал бойынша қабылданады. Кіру (маршруттық) бағдаршамының көрсетулері қабылдау жолын бөліп тұрған маршруттық бағдаршамның көрсетулеріне тәуелді болуы тиіс.

Мұндай жолға қарама қарсы бағыттардан екі моторвагонды поезды бір мезгілде қабылдауға тыйым салынады.

243. Моторвагонды поездарды қабылдаудың осы станция үшін белгіленген тәртібін станцияға дара локомотивтерді және алынбайтын үлгідегі дара дрежиналарды қабылдаған кезде қолдануға рұқсат етіледі.

Станцияға итермелегіш локомотивтерді және станцияда орналасқан депоға келе жатқан локомотивтерді немесе деподан поездардың құрамдарына келе жатқан локомотивтерді қабылдау үшін жолдардың белгіленген учаскелері тағайындалуы мүмкін.

Қажетті жағдайларда қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарын, қосалқы локомотивтерді, вагондары жоқ локомотивтерді, қар тазартқыштарды, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды, сондай-ақ шаруашылық поездарын (аралықты жабу арқылы жұмыстар жүргізген кезде) станциялық жолдардың бос

учаскелеріне қабылдауға жол беріледі.

244. Станция бойынша кезекшіге маршруттың поезды қабылдау үшін дайын, бағыттамалардың жабық, қабылдау жолының бос екендігіне және қабылдау маршрутының бағыттамаларындағы маневрлердің тоқтатылғандығына көз жеткізбей тұрып кіру бағдаршамын ашуға тыйым салынады.

Кіру бағдаршамын станция бойынша кезекші жеке өзі немесе оның нұсқауы бойынша орталықтандыру қосынының операторы ашады. Диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде кіру бағдаршамын поезд диспетчері ашады.

Кіру бағдаршамы келе жатқан поездың бірінші қос доңғалағы одан өткен соң автоматты жабылуы, ал электр рельс тізбектері жоқ станцияларда оны станция бойынша кезекші, орталықтандыру постының операторы немесе бағыттамалық пост кезекшісі келе жатқан поезы бүкіл құрамымен бағдаршамнан өткен соң жабу керек.

245. Кіру бағдаршамының тыйым салғыш көрсеткіші немесе негізгі жарықтары сөніп қалған кезде поезды станцияға қабылдауға жол берілмейді. Кіру бағдаршамының тыйым салғыш көрсеткіші немесе негізгі жарықтары сөніп қалған кезде поезды станцияға қабылдау шақыру сигналы бойынша, тек ерекше жағдайларда станция бойынша кезекшінің арнаулы рұқсаты бойынша жүзеге асырылуы мүмкін.

Шақыру сигналы бойынша немесе станция бойынша кезекшінің арнаулы рұқсаты бойынша станцияға қабылдаған кезде поездың қозғалыс жылдамдығы сағатына 20 км-ден астам болмауы тиіс, бұл ретте машинист поезд ерекше қырағылықпен және, егер әрі қарай қозғалу үшін кедергі кездессе, дереу тоқтауға әзірлікпен жүргізуге міндетті.

246. Станция бойынша кезекші, ал диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде поезд диспетчері поезды қабылдар алдында:

- 1) поезды қабылдау үшін жолдың бос екендігіне көз жеткізуге;
- 2) жолға және поезды қабылдау маршрутына шығатын маневрлерді тоқтатуға ;
- 3) поезды қабылдау маршрутын дайындауға;
- 4) кіру бағдаршамын ашуға міндетті.

247. Егер станцияға кірер жер ең болмаса бір жағында созылмалы еңісте орналасса және бұл ретте осы еңіске қарама-қарсы жақтағы поезды қабылдау маршруты басқа поезды қабылдау маршрутынан оқшауланбаса (сақтандырғыш тұйықпен немесе жолдардың өзара орналасуымен), станцияға қарама-қарсы бағыт поездарын бір мезгілде қабылдауға тыйым салынады.

Бұдан басқа, тежегіш жол ұзындығы бойына 0,006-дан тік еңісі бар жақтан келе жатқан поезды қабылдау маршрутының жалғасы жолаушылар, почта-багаж,

жүк-жолаушылар немесе адамдар таситын поезды қабылдау маршрутын қиып өткенде де қос жолды және көп жолды желілердің аралық станцияларында қарама-қарсы бағыт поездарын бір мезгілде қабылдауға тыйым салынады.

Поездарды бір мезгілде қабылдауға жол берілмейтін станцияларда олар бір мезгілде жақындаған жағдайда жабық сигналдың алдында тоқтау немесе тұрған жерінен қозғалу жағдайлары қолайсыздау поезд бірінші болып қабылданады.

248. Станцияға келе жатқан поезд шығу сигналы мен қабылдау жолының шектік бағаншасы арасында, ал шығу сигналы жоқ жерде шектік бағаншалар а р а с ы н д а т о қ т а т ы л у ы т и і с .

Егер поездың соңы шектік бағаншаның сыртында қалып қойған жағдайда, сигналшы немесе бағыттағандық қосынның кезекшісі бұл туралы станция бойынша кезекшіге дереу баяндауға міндетті, станция бойынша кезекші поезды қабылдау жолының пайдалы ұзындығы шегінде қоюға шара қолданады.

249. Бағыттағандық электрлік орталықтандыруы бар станцияларда поездың қабылдау жолының пайдалы ұзындығы шегінде қойылуына бақылауды станция бойынша кезекші, ал диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде бақылау аспаптарының көрсеткіштері бойынша поезд диспетчері жүзеге асырады .

Егер поезды қабылдау жолының пайдалы ұзындығы шегінде қою мүмкін болмаса, станция бойынша кезекші шектес жолдар бойынша жылжымалы құрам қозғалған кезде қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ететін шараларды қолдануға м і н д е т т і .

250. Станция бойынша кезекші келе жатқан әр поезды оның күйін, поезд сигналдарының болуын және олардың дұрыс көрсетілуін қадағалап қарсы алады.

Поездарды қабылдау жолдары алыс станцияларда немесе жергілікті жағдайлар бойынша станция бойынша кезекші поездарды қарсы ала алмаса, оларды сигналшылар немесе бағыттағандық пост кезекшілері қарсы алуы тиіс.

251. Станцияға жолаушылар, почта-багаж, адамдар таситын немесе жүк-жолаушылар поезы келген кезде станция бойынша кезекші, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде - поездық диспетчер осы поездардың қауіпсіздігін қамтамасыз етуге бағытталған, станцияның техникалық-басқару актісінде көзделген қажетті шараларды қолданады.

Станция бойынша кезекшілері жоқ диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде, ал автоматты бұғаттауы бар учаскелерде орналасқан. Станция бойынша кезекші жергілікті жағдайлар бойынша поездарды қарсы ала алмайтын және басқа қызметкерлері (сигналшылар, бағыттағандық пост кезекшілері) жоқ станцияларда поездардың келуі басқару аспаптарының көрсетулері бойынша бақыланады, бұдан басқа, поездың станцияға толық құрамда келуін тежегіш магистралінің тұтастығын сипаттайтын аспаптардың көрсетулері бойынша поезд

локомотивінің машинисі бақылауы тиіс.

252. Әр поездың іс жүзінде келу немесе жүріп өту уақытын және оның нөмірін станция бойынша кезекші поездар қозғалысы журналында белгілеуге және поезды жөнелткен көрші станция бойынша кезекшіге және поезд диспетчеріне дереу хабарлауға және, бұдан басқа, тиісті ақпараттың автоматтандырылған басқару жүйесіне берілуін қамтамасыз етуге міндетті.

Қозғалысы қарқынды учаскелерде поездардың келуі және жөнелтілуі туралы мәліметтерді беру тәртібі белгіленеді.

### § 3. Поездарды жөнелту

253. Станция бойынша кезекшіге қос жолды учаскелерде және бейімделген жол бойынша қос жолды учаскелерде поезд жөнелтілетін станцияның станция бойынша кезекшісінің келісімісіз поездарды жөнелтуге тыйым салынады. Автобұғаттаумен жабдықталған дара жолды учаскелерде поездар көршілес станция бойынша кезекшімен алдын ала келіспестен бірінші блок-учаске босаған соң поезд диспетчерінің нұсқауы бойынша жөнелтіледі.

Қос жолды учаскелерде поездарды жөнелту одан поездар бейімделген жол бойынша жөнелтілетін станцияның станция бойынша кезекшісінің нұсқауы бойынша бұрын жөнелтілген поездың келгені туралы хабарламаны алған соң, ал автобұғаттау кезінде блок-учаске босаған соң жүргізіледі. Поезд жөнелтілетін станцияның станция бойынша кезекшісінің алдын ала келісімі талап етілмейді.

254. Диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поездарды жөнелту поезд диспетчерінің нұсқауы бойынша ғана жүргізіледі. Станциядан осы Ережелердің 309-тармағына сәйкес қауіпсіздік құрылғыларымен жабдықталмаған өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды жөнелтуге поезд диспетчерінің нұсқауы бойынша станциялар арасындағы поездардан бос аралыққа рұқсат етіледі.

255. Станция бойынша кезекші, ал диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде поезд диспетчері поезды жөнелтер алдында:

- 1) аралықтың, ал автоматты бұғаттау кезінде бірінші блок-учаскенің бос екендігіне көз жеткізуге;
- 2) поезды жөнелту маршрутына шығатын маневрлерді тоқтатуға,
- 3) жөнелту маршрутын дайындауға;
- 4) кіру бағдаршамын ашуға немесе аралыққа кіруге басқа рұқсатты машиниске тапсыруға міндетті.

256. Станция бойынша кезекшінің рұқсатынсыз поезды аралыққа жөнелтуге тыйым салынады.

Жөнелтіліп отырған поездың машинисі үшін аралыққа кіруге рұқсат шығу

бағдаршамының рұқсат етуші көрсетуі, ал оның ақаулықтары кезінде немесе поезд шығу бағдаршамдары жоқ жолдардан жөнелтілген кезде – радиобайланыс арқылы берілген станция бойынша кезекшінің белгіленген нысандағы жазбаша рұқсаты немесе асатаяқ болып табылады.

Жолаушылар және почта-багаж поезының машинисіне кестеде белгіленген уақыттан бұрын станциядан жөнелтілуге, сондай-ақ кесте бойынша жолаушыларды отырғызу және түсіру үшін аялдауы көзделген станцияға тоқтамай өтуге тыйым салынады.

257. Жолаушылар немесе почта-багаж поезының технологиялық операцияларды (айырылысу, озу) орындау үшін аялдауы көзделген және жолаушыларды отырғызуға, түсіруге және багаж бен почтаны тиеуге, түсіруге тағайындалмаған бөлектенген пункттерде ол машинистке және станция бойынша кезекшіге берілетін поезд диспетчерінің нұсқауы бойынша қысқартылуы немесе алынып тасталуы мүмкін.

Поездар қозғалысының қызметтік кестелерінде мұндай аялдаулар ерекше белгімен белгіленеді, ал афишаларда және жолаушылар үшін басылатын кестелерде бұл аялдаулар көрсетілмейді.

258. Станция бойынша кезекшіге, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчеріне поезды жөнелту маршрутының дайын, бағыттамалардың жабық екендігіне, қабылдау маршрутының бағыттамаларындағы маневрлердің тоқтатылғанына, құрамға техникалық қызмет көрсетудің және оны коммерциялық қарап тексерудің аяқталғанына көз жеткізбей тұрып шығу бағдаршамын ашуға немесе аралыққа тұруға басқа рұқсатты беруге тыйым салынады.

Поездарды поездардың құрамына вагондарды тіркеу және ағыту жүргізілген, олар қалыптастырылған станциялардан немесе поездың соңын білдіретін сигналдық дискілерді ауыстыру көзделген станциялардан жөнелткен кезде станция бойынша кезекші шығу бағдаршамын ашар немесе аралыққа кіруге рұқсатты локомотив, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам машинисіне берер алдында сондай-ақ станцияның ТБА-де белгіленген тәртіпке соңғы вагонда поездық сигналдың болуына көз жеткізуі тиіс.

Шығу бағдаршамын станция бойынша кезекші жеке өзі немесе оның нұсқауы бойынша орталықтандыру постының операторы ашады. Диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде шығу бағдаршамын поезд диспетчері ашады.

259. Поездардың қозғалыс кестесі бұзылған кезде станция бойынша кезекші жолаушылар, почта-багаж, адамдар таситын немесе жүк-жолаушылар поезынан кейін келе жатқан поезға шығу бағдаршамын ашар алдында жолаушылар поезының артынан келе жатқандығы туралы машинисті хабардар етеді.



Шығу бағдаршамы жөнелтіліп бара жатқан поездың бірінші қос доңғалағы одан өткен соң автоматты жабылуы, ал электр рельс тізбектері жоқ станцияларда оны станция бойынша кезекші, орталықтандыру постының операторы немесе бағыттамалық қосын кезекшісі жөнелтіліп бара жатқан поезд бүкіл құрамымен бағдаршамнан өткен соң жабуы тиіс.

260. Поезды шығу бағдаршамының тыйым салушы көрсетілуі кезінде станциялық жолдардан, сондай-ақ шығу бағдаршамдары жоқ жолдардан жөнелткен кезде, жетекші локомотивтің, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамның машинисіне аралыққа тұруға рұқсаты болғанда радиобайланыс бойынша берілген станция бойынша кезекшінің нұсқауынсыз немесе станция бойынша кезекші не болмаса оның нұсқауы бойынша пост, парк бойынша кезекші, орталықтандыру постының операторы, сигналшы немесе бас кондуктор (поездарды құрастырушы) берген жөнелту сигналысыз поезды қозғалысқа келтіруге тыйым салынады. Жөнелту сигналын беру тәртібі станцияның ТБА-да және оған қосымшаларда белгіленеді.

Поезды қозғалысқа келтірер алдында жетекші локомотивтің және өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамның машинисі, оның көмекшісі поездан немесе станция қызметкерлері тоқтату сигналдарын беріп жатыр ма, жоқ па екендігін тексеруі тиіс.

Жолаушылар поезының вагондар жолсеріктері қауіпсіз жүруге кедергі болған кезде оны тоқтату бойынша шараларды дереу қолдануы тиіс.

262. Жолаушылар поезы (моторвагондыдан басқа) тоқтату кранын қолданудан немесе өздігінен тежелу салдарынан аралықта тоқтап қалған жағдайда жолсеріктер өздері қызмет көрсететін вагондарды қарап тексеруі және қажет болғанда тоқтату сигналын локомотив жағына дереу беруі тиіс.

Жолаушылар поезының локомотивтеріне бір машинист қызмет көрсеткен кезде поезды қозғалысқа келтірер алдында станцияда немесе аралықта машинист радиобайланыс бойынша жолаушылар поезының бастығынан (механик-бригадирінен) поездың жөнелтуге дайындығы туралы хабарламаны алуы тиіс.

263. Аралыққа кіруге рұқсат шығу сигналдары жоқ жерлерде, сондай-ақ шығу сигналының тыйым салушы көрсетілуі кезінде поезды жөнелту жағдайларында жетекші локомотивтің, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамның машинисіне станция бойынша кезекші жеке өзі немесе осы поездың локомотив бригадасы қызметкерлерінің біреуі, пост, парк бойынша кезекші, бағыттамалық постының операторы, кезекшісі, сигналшы немесе бас кондуктор (поездарды құрастырушы) арқылы тапсырылады.

Машинист аралыққа кіруге рұқсаттың дұрыстығына көз жеткізуге міндетті.

264. Сол бағыттағы поезды станцияға бір мезгілде жөнелту және қабылдауға

тыйым салынады, егер станцияға кіретін жер қабылданатын поезд жағынан созылмалы еңіс болса және бұл ретте қабылданатын поездың маршруты жөнелтілетін поездың маршрутынан оқшауланбаған (сақтандырғыш тұйықпен немесе қабылдау-жөнелту жолдарының өзара орналасуымен).

265. Станция бойынша кезекші, оның күйін, поездық сигналдардың болуын және олардың көрсетулерінің дұрыстығын қадағалап әр жөнелтілетін немесе станция бойынша аялдамай жүріп өтетін поезды шығарып салады.

Поездың толық құрамда жөнелтілгені туралы станция бойынша кезекші сигналшының, бағыттамалық қосын кезекшісінің баяндамасы бойынша немесе ж е к е                      ө з і                      к ө з                      ж е т к і з е д і .

Поездарды жөнелту жолдары алыс станцияларда немесе жергілікті жағдайлар бойынша станция кезекшісі поездарды шығарып сала алмаса, оларды сигналшылар немесе бағыттамалық қосын кезекшілері шығарып салуы тиіс.

266. Станция бойынша кезекшілері жоқ диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде және жолдар мен бағыттамалардың электр оқшаулауы жоқ станцияларда станция бойынша кезекші жергілікті жағдайлар бойынша поездарды шығарып сала алмайтын және басқа қызметкерлері (сигналшылар, бағыттамалық пост кезекшілері) жоқ станцияларда поездардың жөнелтілуі басқару аспаптарының көрсетулері бойынша бақыланады.

267. Поезды шығарып салушы қызметкер поездың түзу күйде жүріп өткеніне к ө з                      ж е т к і з у г е                      м і н д е т т і .

Поезда қозғалыс қауіпсіздігіне қатер төндіретін ақаулықтар анықталған жағдайда, сондай-ақ поезд белгіленген поездық сигналдарсыз жүріп өткен кезде поезды шығарып салушы қызметкер оны тоқтатуға шара қолдануға міндетті.

Станция қызметкерлері поезды жөнелтер алдында станция жұмысының технологиялық процесіне, ТБА-ға, қозғалыс графигіне және поездарды құрастыру жоспарына толық сәйкес түрде поездың дұрыс қалыптастырылуын және ашық жылжымалы құрамда жүктердің бекітілу дұрыстығы мен беріктігін тексеруі, жүктердің сақталуы толық қамтамасыз етілгендігіне және қажетті поезд мүліктерімен жабдықталғанына к ө з                      ж е т к і з у і                      т и і с .

268. Жүк және жүк-жолаушылар поездарының соңын білдіретін поездың сигналдық аспаптарына техникалық қызмет көрсету, осы поездарға сигналдық аспаптарды ілу және алу вагондарға техникалық қызмет көрсету пункттерінің қ ы з м е т к е р л е р і н е                      ж ү к т е л е д і .

269. Барлық және жүк-жолаушылар поездарына қалыптастыру станцияларында поезды жөнелтер алдында жетекші локомотивтің машинисіне нысандағы анықтама қағаз және жабық күйде тасымалдау құжаттары беріледі. Құрамында тасымалдау құжаттары жоқ вагондары бар поездарды жөнелтуге т ы ы м                      с а л ы н а д ы .

Жолаушылар (моторвагонды поезддардан басқа) және почта-багаж поезддарына поездың анықтама қағазы жетекші локомотивтің машинисіне және жолаушылар поезының бастығына (механик-бригадиріне) қалыптастыру станцияларында және айналым станцияларында беріледі.

270. Жүрген жолында вагондарды тіркеген және ағытқан кезде поездың анықтама қағазына станция қызметкерлері тиісті өзгерістер енгізуі тиіс.

Барлық жолаушылар (моторвагонды поезддардан басқа) және почта-багаж поезддарына поездың анықтама қағазы жолаушылар поезының бастығына (механик-бригадиріне) беріледі.

271. Әр поездың іс жүзінде жөнелту немесе жүріп өту уақытын, оның нөмірін станция бойынша кезекші поездар қозғалысы журналында белгілеуге және поезд жөнелтілген көрші станция бойынша кезекшіге және поезд диспетчеріне дереу хабарлауға міндетті. Бұдан басқа, станция бойынша кезекші поезд туралы қажетті деректердің автоматтандырылған басқару жүйесіне берілуін қамтамасыз етуі тиіс.

272. Магистральдық темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғылары түзу күйде ұсталуы тиіс.

Құрылыстар мен құрылғылар ақаулықтарының алдын алу және олардың ұзақ қызмет ету мерзімін қамтамасыз ету оларды күтіп ұстау үшін жауапты адамдардың жұмысында ең басты болуы тиіс.

Құрылыстар мен құрылғылардың күйі үшін оларға тікелей қызмет көрсететін қызметкерлер және осы құрылыстар мен құрылғылар қарауында болатын кәсіпорындардың басшылары жауапты болады.

Аталған қызметкерлер, әрқайсысы өз учаскесінде, пайдалану ережелерін білуі және құрылыстар мен құрылғылардың күйін жүйелі тексеріп отыруы, метрологиялық ережелерді, нормаларды және темір жол көлігінің құрылыстары мен құрылғыларына арналған мемлекетаралық, мемлекеттік стандарттар талаптарын сақтай отырып, күтіп ұстаудың, техникалық қызмет көрсетудің және жөндеудің жоғары сапасын қамтамасыз етуі тиіс.

273. Құрылыстар, құрылғылар, механизмдер мен жабдықтар бекітілген жобалау құжаттамасына және техникалық шарттарға сәйкес болуы тиіс. Негізгі құрылыстардың, құрылғылардың, механизмдер мен жабдықтардың маңызды техникалық және пайдалану сипаттамалары бар паспорттары болуы тиіс.

274. Магистральдық темір жол желісінің құрылыстары мен құрылғылары поезддардың белгіленген ең жоғары жылдамдықтарымен өтуін қамтамасыз ететін талаптарға сәйкес болуы тиіс: жолаушылар поезддары – сағатына 140 км, рефрижераторлық поезддар – сағатына 120 км, жүк поезддары – сағатына 90 км.

275. Жаңадан салынған және қайта жаңғыртылған желілерді, құрылыстарды, құрылғылар мен ғимараттарды тұрақты пайдалануға қабылдау комиссиялары

Жаңадан салынған және қайта жаңғыртылған құрылыстар мен құрылғылар олардың жұмыс істеу тәртібін белгілейтін, еңбекті қорғауды және қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ететін техникалық құжаттама (техникалық-басқару актілері, жұмыс істеу жөніндегі нұсқаулықтар) бекітілген соң және осы құрылыстар мен құрылғыларға қызмет көрсетуші қызметкерлердің көрсетілген құжаттаманы білуін тексерген соң ғана қолданысқа енгізіледі.

276. С және Сп габариттері магистральдық темір жол желісін, теміржолдық кірме жолдарды, олардағы құрылыстар мен құрылғыларды жобалаған, салған, қайта жаңғыртқан кезде, екінші жолдарды электрлендірген және салған кезде, сондай-ақ бұрын аталған габариттерге келтірілген пайдаланымдағы барлық құрылыстар мен құрылғыларда сақталуы тиіс.

С мен Сп габариттерінің талаптарына жауап бермейтін қолда бар құрылыстар мен құрылғыларды қайта орналастыруды жоспарлаған кезде, бірінші кезекте, Тпр және Тц габариттерінің перспективалық жылжымалы құрамын, сондай-ақ зоналық габарит бойынша тиелген жүктерді өткізуді қамтамасыз етпейтін объектілер ескерілуі тиіс.

277. Кез келген жөндеу, құрылыс және басқа жұмыстарды жүргізген кезде құрылыстар мен құрылғылардың габариттерін бұзуға тыйым салынады.

278. Қос жолды желілердің аралықтарындағы түзу учаскелердің жолдар осьтерінің арасындағы қашықтық 4100 мм-ден кем болмауы тиіс.

Үш және төрт жолды желілерде екінші және үшінші жолдар осьтерінің арасындағы қашықтық 5000 мм-ден кем болмауы тиіс.

Темір жол станцияларында (бұдан әрі - станциялар) түзу учаскелерде іргелес жолдар осьтерінің арасындағы қашықтық 4800 мм-ден кем болмауы, екінші дәрежелі жолдар мен жүк аудандарының жолдарында 4500 мм-ден кем болмауы тиіс. Станцияларда бас жолдар шетте орналасқан қалыпта Ұлттық темір жол компаниясы басшылығының рұқсаты бойынша олардың арасындағы қашықтықты 4100 мм етуге жол беріледі. Жүкті тікелей вагоннан вагонға қайта тиеуге арналған жолдардың осьтері арасындағы қашықтықты 3600 мм етуге жол беріледі.

279. Аралықтар мен станцияларда қисық учаскелердегі іргелес жолдар осьтерінің арасындағы және жол осі мен құрылыстардың жақындау габариті арасындағы горизонтальдық қашықтықтар белгіленеді.

280. Ашық жылжымалы құрамға тиелген жүк (орамасын және бекітілуін ескергенде) Министрлік белгілеген тиеу габариттері шегінде орналасуы тиіс.

281. Көрсетілген габарит шегінде жүктің дұрыс орналастырылуын тексеру үшін жаппай тиеу орындарында (темір жол кірме жолдарында, теңіз және өзен порттарында, қайта тиеу станцияларында) габарит қақпалары орнатылады.

Жолдың жанына түсірілген немесе тиеуге дайындалған жүк құрылыстардың жақындау габариті бұзылмайтындай етіп қойылуы және бекітілуі тиіс.

Жүктің (жол жұмыстарына арналып түсірілген балласттан басқа) биіктігі 1200 мм-ге дейін болғанда ол шеткі рельс бастиегінің сыртқы қырынан 2.0 м-ден жақын, ал биіктігі жоғары болғанда 2.5 м-ден жақын тұрмауы тиіс.

282. Темір жол жолының барлық элементтері (жер төсемі, үстіңгі құрылысы және жасанды құрылыстар) төзімділігі, тұрақтылығы және күйі бойынша поездың осы учаскеде белгіленген жылдамдықтармен қауіпсіз және жатық қозғалуын қамтамасыз етуі тиіс.

283. Жол дистанцияларының, жол машиналары станцияларының және жол шаруашылығының басқа кәсіпорындарының орналасуы және техникалық жарақтандырылуы белгіленген жылдамдықтармен поездар қозғалысының берілген мөлшерлерін орындау үшін темір жол жолын, құрылыстар мен құрылғыларды күтіп ұстау және жөндеу, бойынша қажетті жұмыстардың орындалуын қамтамасыз етуі тиіс.

284. Осы Ережелерде белгіленбеген құрылыстар мен құрылғылардың құралымына қойылатын талаптар, оларды күтіп ұстау және пайдалану тәртібін белгілейді.

285. Станциялар, разъездер мен озу пункттері алаңда тігінен орналасуы тиіс. Жекелеген жағдайларда олардың 0,0015-тен түзу емес, ал қиын жағдайларда 0,0025-тен түзу емес еңістерде орналасуына жол беріледі.

Аса қиын жағдайларда барлық үлгідегі разъездер мен озу пункттерінде, не болмаса Министрліктің рұқсаты бойынша маневр және локомотивті немесе вагондарды құрамнан ағытып алу және біріктірілген поездарды айыру көзделмейтін бойлық немесе жартылай бойлық үлгідегі станцияларда станциялық алаң шегінде 0,0025-тен артық емес еңістерге жол беріледі. Қолда бар станцияларда қабылдау-жөнелту жолдарын ұзартқан кезде және вагондардың немесе құрамдардың (локомотивсіз) өздігінен жүріп кетуіне қарсы шаралар қолдану шартымен Министрліктің рұқсаты бойынша 0,0025-тен артық, бірақ 0,010-нан түзу емес еңістерге жол беріледі.

286. Вагондардың немесе құрамдардың (локомотивсіз) өздігінен жүріп кетуін болдырмау үшін станцияларда, разъездер мен озу пункттерінде вагондарды локомотивтен ағытып алу және маневрлік операциялар жүргізу көзделетін жаңадан салынған және қайта жаңғыртылған қабылдау-жөнелту жолдарының шектеуші бағыттамаалар жағына еңіске қарсы құрылғылары бар бойлық профилі болуы және оны жобалау нормативтеріне сәйкес болуы тиіс.

287. Вагондардың өздігінен басқа жолдарға, поездарды қабылдау және жөнелту маршруттарына шығып кетуінің алдын алу үшін сақтандыру түйықтарын, қорғау бағыттамааларын, лақтырғыш табандықтарды, лақтырғыш

үшкірлерді, лақтырғыш бағыттамааларды орналастыру, сондай-ақ вагондарды бекітуге арналған стационарлық құрылғыларды қолдану көзделуі тиіс.

Станциялар, разъездер мен озу пункттері еңістерде орналасқан барлық жағдайларда белгіленген салмақ нормасындағы поездардың орнынан қозғалу жағдайлары және локомотивтердің қосалқы тежегіштерімен поезды ұстап тұру жағдайлары қамтамасыз етілуі тиіс.

288. Станциялар, разъездер мен озу пункттері, сондай-ақ жекелеген парктер мен тартымдық жолдар түзу учаскелерде орналасуы тиіс. Қиын қалыптарда оларды радиусы кем дегенде 1500 м қисықтарда орналастыруға жол беріледі. Аса қиын қалыптарда қисықтың радиусын 600 м-ге дейін азайтуға, ал таулы жағдайында 500 м-ге дейін азайтуға жол беріледі.

289. Бас және станциялық жолдардың, сондай-ақ темір жол ұйымына тиесілі кірме жолдардың жоспары мен профилі кезең-кезең құрал-сайманмен тексерілуі тиіс.

Жоспар мен профилді құрал-сайманмен тексеру, тиісті техникалық құжаттаманы жасау жөніндегі жұмысты ұйымдастыру, сондай-ақ станциялардың масштабтық және схемалық жоспарларын жасау бұл жұмысқа жобалау институттарын, жобалау-ізденіс және жобалау-сметалық топтарды тарту арқылы Ұлттық темір жол компаниясына жүктеледі.

290. Жол дистанцияларында:

1) дистанцияда бар жол шаруашылығының барлық құрылыстары мен құрылғыларының сызбалары мен сипаттамалары, сондай-ақ тиісті стандарттар мен нормалар;

2) станциялардың масштабтық және схемалық жоспарлары, барлық бас және станциялық жолдардың, сұрыптау дөңестерінің, сондай-ақ локомотивтер жүретін темір жол кірме жолдарының бойлық профильдері болуы тиіс.

291. Сұрыптау, учаскелік және жүк станцияларындағы сұрыптау дөңестерінің, дөңес астылық және бейінді тартымдық жолдардың бойлық профильдері кем дегенде үш жылда бір рет тексеріледі. Барлық станциялардың станциялық жолдарының қалған ұзындығында профиль кем дегенде он жылда бір рет тексеріледі. Бас жолдардың бойлық профилі аралықтарда жолдардың күрделі және орташа жөндеу кезінде тексеріледі. Тексеру нәтижелері бойынша профильдерді түзетудің нақты мерзімдері белгіленеді. Жолды қайта жаңғырту және жоспар мен профильдің өзгеруіне алып келетін басқа жұмыстар жүргізілетін жол учаскелерін жұмыс аяқталған соң жол дистанциясына, ал станцияларда сондай-ақ станция бастығына тиісті құжаттаманы беру арқылы жұмысты орындаушылар тексереді.

Станция аумағында жаңа объектілер салған, қолда барларын кеңейткен немесе көшірген кезде мұндай жұмыстарды орындаушы кез келген ұйым

станцияның қолда бар тарамдарына объектінің байланыстырылуын белгілейтін орындаушылық құжаттаманы дереу жол дистанциясына және станция бастығына беруі тиіс.

#### **§ 4. Жер төсемі, жолдың үстіңгі құрылысы және жасанды құрылыстар**

292. Жер төсемінің жоғарғы жағындағы ені түзу учаскелерде жолдың үстіңгі құрылысына сәйкес болуы тиіс. Қолда бар желілерде олар қайта жаңғыртылғанға дейін жер төсемінің ені кем дегенде: дара жолды желілерде - 5,5 м, қосы жолдарда - 9,6 м, ал дара жолды желілердегі жартасты және дренажды топырақтарда кем дегенде - 5,0 м, қосы жолдарда 9,1 м болуына жол беріледі. Жер төсемінің жоғарғы жағындағы ең аз ені жолдың әр жағынан 0,4 м болуы тиіс

Радиусы 2000 м-ден км қисық учаскелерде жер төсемі белгіленген нормалар бойынша кенейеді.

293. Жаңадан салынып жатқан темір жол желілері және екінші жолдар үшін Жер төсемінің жоғарғы жағындағы ені Құрылыс нормалары мен Ережелерінің талаптарына сай болуы тиіс.

Жер төсемінің жиегі су таситын жерлерде қатты жел кезінде толқындардың ең жоғары биіктігінен 0,5 м-ге жоғары болуы тиіс.

294. Жолдың түзу учаскелерінде және радиусы 350 м және одан артық, қисық учаскелерінде рельс бастиектерінің ішкі қырлары арасындағы жолтабан енінің номиналдық мөлшері - 1520 мм.

295. Бұдан тік қисық учаскелердегі жолтабанның ені төмендегідей болуы тиіс :

- 1) радиусы 349-дан 300 м-ге дейін - 1530 мм;
- 2) соның ішінде темір-бетон шпалдарда - 1520 мм;
- 3) радиусы 299 м және одан кем - 1535 мм.

296. Рельс-шпал торын кешенді ауыстыру жүргізілмеген темір жол желілерінің учаскелері мен жолдарда радиусы 650 м-ден артық түзу және қисық учаскелерде жолтабан енінің номиналдық мөлшерінің 1524 мм болуына жол беріледі.

297. Бұл ретте, бұдан тік қисықтарда қабылданатын жолтабан:

- 1) радиусы 650-ден 450 м-ге дейін - 1530 мм;
- 2) радиусы 449-дан 350 м-ге дейін - 1535 мм;
- 3) радиусы 349 м-ден және одан кем - 1540 мм.

Жолдың түзу және қисық учаскелерінде жоюды талап етпейтін жолтабан енінің номиналдық мөлшерлерінен ауытқу шамасы тарылуы бойынша - 4 мм-ден

, кеңеюі бойынша +8 мм-ден аспауы, ал қозғалыс жылдамдығы сағатына 50 км және одан төмен учаскелерде тарылуы - 4 мм-ден, ал кеңеюі бойынша - 10 мм - ден аспауы тиіс.

298. Жолтабан енінің 1512 мм-ден кем және 1548 мм-ден артық болуына жол берілмейді.

299. Түзу учаскелерде жолдың қос тінінің рельстері бастиектерінің үсті бір деңгейде болуы тиіс. Жолдардың түзу учаскелерінде белгіленген нормаларға сәйес бір рельстік тінді екіншісінен 6 мм-ге биік етіп ұстауға рұқсат етіледі.

Сыртқы рельс тінінің жоғары тұруы 150 мм-ден артық болмауы тиіс. Қажет жағдайларда бас жолдың қисық учаскелерінде сыртқы рельс тінінің барынша жоғары тұруының 150 мм-ден артық болуына жол беріледі.

300. Аса ірі және жауапты жасанды құрылыстардың тізбесін және оларды қадағалау тәртібін, сондай-ақ жер төсемінің деформацияланатын немесе күрделі инженерлік-геологиялық қалыптағы учаскелерін қадағалау белгілейді.

Жасанды құрылыстар өртке қарсы құралдармен жабдықталуы және қажет қалыптарда қарап тексеруге арналған құралдары болуы тиіс.

301. Барлық көпірлер қолданыстағы есептеу нормалары негізінде жүк көтергіштігі бойынша жіктеледі.

302. Жолдың және құрылыстардың күйін бақылау магистральдық темір жол желісінде жол өлшегіш вагондар мен арбашалар, ақауапқыш вагондар, ақауапқыш автотрисалар, ақауапқыш арбашалар, ақаутабу жөніндегі зертханалар, көпірлік, тоннельдік, жолды тексеру, сынау, жөндеу-тексеру-сүңгуір станциялары қолданылуы тиіс.

## **§ 5. Рельстер мен бағыттамалы бұрмалар**

303. Бас және станциялық жолдардағы рельстер мен бағыттамалы бұрмалар қуаты мен күйі бойынша пайдалану жағдайларына (жүктасымалдылығы, осьтік жүктемелер және поездардың қозғалыс жылдамдықтары) сәйкес келуі тиіс.

304. Бағыттамалы бұрмалар айқастырмаларының маркалары мынадай: бас және қабылдау-жөнелту жолаушылар жолдарында - 1/11-ден тік емес, ал айқаспа бұрмалар және айқаспа бұрмалардың жалғасы болып табылатын дара бұрмалар - 1/9-дан тік емес, жолаушылар поездары бұрманың түзу жолы бойынша ғана өтетін бағыттамалы бұрмалар айқастырмаларының маркасы 1/9 болуы тиіс. Егер 1/9 маркалы бағыттамалы бұрмаларды 1/11 маркасымен ауыстыру бағыттама алқымдарын қайта орнатуға алып келіп, қазіргі уақытта оны жүзеге асыру мүмкін болмаса мұндай бұрмалар бойынша жолаушылар поездарын қаптал жолға бұруға жол беріледі:

1) жүк қозғалысының қабылдау-жөнелту жолдарында - 1/9-дан тік емес, ал



симметриялылары - 1/6-дан тік емес;

2) өзге жолдарда - 1/8-ден тік емес, ал симметриялылары - 1/4,5-тен тік емес.

305. Бас жолдардағы барлық қарсы бағыттық, бағыттамалық бұрмалардың үшкірлері алдында тепкіш білеулер жатуы тиіс.

306. Қисық учаскелерде бас жолдарға бағыттамалық бұрмаларды жаңадан орнатуға жол берілмейді.

Орталықтандырылған бағыттамалар климаттық және басқа жағдайларға қарай механикаландырылған тазарту немесе қар еріту құрылғыларымен жабдықталады.

307. Мына ақаулықтардың ең болмаса біреуіне жол берілген бағыттамалы бұрмаларды және тұйық қиылысуларды пайдалануға тыйым салынады:

1) бағыттама үшкірлерінің және тартымдары бар айқастырмалардың жылжымалы өзекшелерінің ажырауы;

2) үшкірдің рамалық рельстен, айқастырманың жылжымалы өзекшесінің жақтаудан 4 мм-ге және одан артық сыдырылып түсуі, ол үшкірде және доғал айқастырманың өзекшесінде бірінші тартымға қарсы, үшкір айқастырманың өзекшесінде – бағыттама жабық тұрған қалпында өзекшенің үшкірінде өлшенеді;

3) үшкірді немесе жылжымалы өзекшені сырлау, бұл кезде жалдың төну қаупі пайда болады, және мына ұзындықта сырлаудың барлық жағдайларында:

бас жолдарда 200 мм және одан артық;  
қабылдау-жөнелту жолдарында 300 мм;  
өзге станциялық жолдарда 400 мм.

4) үшкірдің рамалық рельске қарсы және жылжымалы өзекшенің жақтауға қарсы 2 мм-ге және одан артық төмендеуі, төмендеу қимасында өлшенеді, мұнда үшкір бастиегінің немесе жылжымалы өзекшенің ені жоғарғы жағында 50 мм және одан артық;

5) үшкір өзекшесінің қыры мен контррельс бастиегінің жұмыс қыры арасындағы қашықтық 1472 мм-ден кем;

6) контррельс бастиегінің және жақтаудың жұмыс қырлары арасындағы қашықтық 1435 мм-ден артық;

7) үшкірдің немесе рамалық рельстің омырылуы, айқастырманың (өзекшенің, жақтаудың немесе контррельстің) омырылуы;

8) бір бұрандамалы ішпекте контррельстік бұрандаманың немесе қос болтты ішпекте екеуінің де ажырауы.

308. Бас жолдардағы және қабылдау-жөнелту жолдардағы рельстер мен бұрмалы бағыттамалар ақауапқыш арбашалармен тексеріледі.

309. Станцияларда бағыттамалы бұрмалар мен тұйық қиылысуларды салу және алу белгіленген тәртіппен жүргізіледі.

310. Бақыламалық бағыттама құлыптарымен:

1) поездарды қабылдау және жөнелту жүргізілетін жолдарда орналасқан,  
сондай-ақ қорғалатын;

2) 1-сыныпты қауіпті жүктері (жарылғыш материалдары) бар вагондардың  
тұруына бөлінген жолдарға апаратын;

3) қалпына келтіру және өрт сөндіру поездарының тұруына бөлінген  
жолдарға апаратын;

4) сақтандырғыш және ұстағыш тұйықтарға апаратын;

5) ақауапқыш вагондардың, жол өлшегіш вагондардың, теміржолдық  
құрылыс машиналарын тоқтатып қоюға бөлінген жолдарға апаратын  
орталықтандырылмаған бағыттамалар жабдықталуы тиіс.

311. Бағыттамалар және айқастырмалардың жылжымалы өзекшелері (дөңестік және сұрыптау жолдарында орналасқандардан басқа), соның ішінде орталықтандырылған және бақыламалық құлыптары бар, оларды аспалы құлыппен жабу мүмкіндігі болу үшін үлгі құралдармен жабдықталуы тиіс. Бұл құралдар үшкірдің рамалық рельске, айқастырманың жылжымалы өзекшесінің жақтауға тығыз жанасуын қамтамасыз етуі тиіс.

312. Орталықтандырылмаған бағыттамалар бас және қабылдау-жөнелту жолдарында орналасқан жарық берілетін немесе жарық берілмейтін бағыттамалық нұсқағыштармен жабдықталуы тиіс, бұл станцияның ТБА-да көрсетіледі.

Электрлік орталықтандыруға енгізілген бағыттамалар және сұрыптау парктерінің дөңес асты алқымдарының бағыттамалары нұсқағыштармен жабдықталмайды.

313. Бағыттамалы бұрмаларды және тұйық қиылысуларды жөндеу және ағымдық күтіп ұстау, бағыттамалық нұсқағыштарды, түсіргіш табандықтарды, түсіргіш үшкірлерді, түсіргіш бағыттамаларды, вагондарды бекітуге арналған стационарлық құрылғыларды, бұрғыш білеулерді, топсалы-иінді тұйықтағыштарды орнатуды, жөндеуді және күтіп ұстауды жол дистанциялары жүргізеді. Бұл құрылғыларда бар БОС құралдарын жөндеу және техникалық қызмет көрсетуді сигнал беру және байланыс дистанциялары жүргізеді.

314. Темір жол жолдарының басқа темір жол жолдарымен, трамвай, троллейбус желілерімен, автомобиль жолдарымен және қала көшелерімен қиылысулары өкілетті органдармен келісілген талаптарына сәйкес жүзеге асырылуы тиіс.

Қолданыстағы темір жол өтпелерінде трамвай және троллейбус қозғалысын ашуға жол берілмейді.

315. Белгіленбеген жерлерде темір жолдар арқылы көлік құралдарының және өздігінен жүретін машиналардың, сондай-ақ малды айдап өту тыйым салынады. Осы талаптардың орындалуын қадағалау жол дистанцияларының

қызметкерлеріне, ал станцияларда, бұдан басқа, станциялардың қызметкерлеріне ж ү к т е л е д і .

316. Темір жол өтпелері темір жол және автомобиль көлігі қозғалысының қарқындылығына қарай төрт санатқа бөлінеді. Темір жол өтпелеріне санат беру, оларды күтіп ұстау және оларға қызмет көрсету Қазақстан Республикасының Көлік және коммуникация министрінің 2011 жылдың 25 наурыздағы № 168 бұйрығымен бекітілген, (нормативтік құқықтық актілерді мемлекеттік тіркеу Реестрінде тіркелген № 6899) Темір жол өтпелерін пайдалану ережелерімен б е л г і л е н г е н .

I және II санатты, сондай-ақ электрмен жабдықтаудың бойлық желілерімен жабдықталған учаскелерде орналасқан немесе маңында электрмен жабдықтаудың басқа тұрақты көздері бар III және IV санатты темір жол өтпелерінде электр жарығы болуы, ал қажетті жағдайларда өтіп бара жатқан поезддарды қарап тексеру үшін прожекторлық құрылғылармен жабдықталуы тиіс.

Өтпелерді электрмен толассыз жабдықтаумен және сыртқы жарықпен электрмен жабдықтау дистанциялары қамтамасыз етеді.

317. Темір жол өтпелері реттелетін және реттелмейтін болып бөлінеді.

Реттелетіндерге темір жол өтпесіне поездың жақындағаны туралы көлік құралдарының жүргізушілерін өтпелік хабарлау сигнал беру құрылғыларымен жабдықталған немесе кезекші қызметкер қызмет көрсететін темір жол өтпелері ж а т а д ы .

Өтпелік сигнал беру құрылғыларымен жабдықталмаған немесе кезекші қызметкер қызмет көрсетпейтін темір жол өтпелері реттелмейтіндерге жатады.

318. Кезекші қызметкер қызмет көрсететін темір жол өтпелерінде поездық локомотивтердің және өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрамның машинистерімен радиобайланыс, маңындағы станциямен немесе постымен, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчерімен тікелей телефон байланысы болуы тиіс.

Өтпелік сигнал беру, автоматты шлагбаумдарды, телефон байланысын және радиобайланысты түзу күйінде ұстау және олардың жұмыс істеуін сигнал беру және байланыс дистанциялары қамтамасыз етеді.

319. Темір жол өтпелерінде үлгі төсем және бағанашалармен немесе қанаттармен қоршалған кірмелері болуы тиіс. Темір жол өтпелерінің маңында ескерту белгілері: поездар келетін жақта ысқырықтың берілуі туралы «С» сигналдық белгісі, ал автомобиль жолы жағынан нормативтік құқықтық актілерге сәйкес белгілер болуы тиіс. Кезекші қызметкер қызмет көрсетпейтін, көрінуі нашар темір жол өтпелерінің алдында поездар келетін жақта қосымша «С» сигналдық белгісі орнатылуы тиіс.

320. Темір жол өтпесі бойынша жүгі бар немесе жүгі жоқ ірі габаритті және

ауыр салмақты көлік құралдарының, баяу жүретін машиналар мен автопоездардың жүруіне әр жеке қалыпта жол дистанциясы бастығының рұқсаты бойынша ғана жол беріледі және жол шеңберінің немесе жол бригадирінің қадағалуымен, ал электрлендірілген учаскелерде тасымалданатын жүктің биіктігі 4,5 м-ден артық болғанда – электрмен жабдықтау дистанциясы өкілінің қ а т ы с у ы м е н жү р г і з і л е д і .

Мұндай көлік құралдарының станция шекарасында орналасқан темір жол өтпесі арқылы жүруі станция бойынша кезекшімен, диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчерімен келісілуі т и і с .

321. Темір жол өтпесі бойынша кезекші темір жол өтпесінде поездар мен көлік құралдарының қауіпсіз қозғалуын қамтамасыз етуі, шлагбаумды уақтылы ашуы және жабуы, белгіленген сигналдарды беруі, өтіп бара жатқан поездардың күйін қадағалауы тиіс. Қозғалыс қауіпсіздігіне қауіп төндіретін ақаулықты анықтаған қалыпта ол поезды тоқтатуға шара қолдануға, ал егер поездың соңын білдіретін сигнал болмаса, бұл туралы станция бойынша кезекшіге және локомотив машинисіне, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчеріне баяндауға міндетті.

322. Магистральдық темір жол желісінің электр берілісі және байланыс желілерімен, мұнай, газ, өнім құбыржолдарымен, су құбыржолдарымен және басқа да жер үсті және жер асты құрылғылармен қиылысуына өкілетті органның рұқсатымен ғана жол берілуі мүмкін. Мұндай қиылысуларда арнаулы сақтандырғыш құрылғылар болуы немесе поездар қозғалысының қауіпсіздігін және толассыздығын қамтамасыз ететін шаралар жүзеге асырылуы тиіс.

323. Жаңадан салынып жатқан желілердің және темір жол кірме жолдарының аралықтарда бас жолдарға жанасуына айрықша жағдайларда өкілетті органның р ұ қ с а т ы м е н ж о л б е р і л е д і .

324. Магистральдық темір жол желісінің бір деңгейде қиылысатын, сондай-ақ желілердің, темір жол кірме және жалғағыш жолдарының бас жолдарға жанасатын жерлерінде аралықтар мен станцияларда сақтандырғыш тұйықтар немесе қорғағыш бағыттама орналасуы тиіс.

Темір жол кірме және жалғағыш жолдар қабылдау-жөнелту жолдарына және басқа станциялық жолдарға жанасатын жерлерде жылжымалы құрамның өздігінен станцияға немесе аралыққа шығып кетуін болдырмауы үшін сақтандырғыш тұйықтар, қорғағыш бағыттамалар, түсіргіш табандықтар, түсіргіш үшкірлер немесе түсіргіш бағыттамалар болуы тиіс.

Сақтандырғыш тұйықтардың пайдалы ұзындығы кем дегенде 50 м болуы тиіс

325. Созылмалы еңістері бар аралықтарда, сондай-ақ осындай аралықтарды

шектейтін станцияларда сақтандырғыш түйықтарды көздеу қажет.

Ажыратылмалы көпірлер екі жағынан сақтандырғыш түйықтармен немесе түсіргіш табандықтармен не болмаса түсіргіш бағыттамаалармен қоршалуы тиіс.

326. Қос жолды желілердің аралықтарындағы бағыттамалы бұрмалар бейімделген жолмен келе жатқан поездар үшін ықтас болуы тиіс.

Айрықша жағдайларда жанасатын жолдардың жақындау күрделі болған кезде Ұлттық темір жол компаниясы басшылығының рұқсатымен бағыттамаға қарсы бағыттамаалы бұрмаларды орнатуға жол берілуі мүмкін.

327. Бас жолдардың жанында сигнал және жол белгілері орнатылады. Бағыттамаалы бұрмалардың жанында және жолдар қосылатын басқа жерлерде шектік бағаншалар орнатылады.

Темір жолға бөлінген белдеу шекарасын көрсету үшін, сондай-ақ жер төсемінің көрінбейтін құрылыстарын жер бетінде белгілеу үшін ерекше жол белгілері орнатылады.

328. Сигнал белгілері қозғалыс бағыты бойынша оң жақта, ал жол белгілері оң жақта километр саны бойынша шеткі жол осінен кем дегенде 3100 мм қашықтықта орнатылады.

Ойықтарда (жартастықтан басқа) және олардан шығатын жердерде жол және сигнал белгілері дала жағынан кюветтер мен науалар шегінен тысқары орнатылады. Қар басып қалатын ойықтар мен олардан шығатын жердерде (100 м-ге дейінгі шекте) аталған белгілер шеткі жол осінен кем дегенде 5700 мм қашықтықта орнатылады. Электрленген учаскелерде сигнал және жол белгілері бағдаршам қалпақшалары, трансформаторлық қосалқы станциялар, түйіспе желісінің ажыратқыштары мен разрядтауыштары орнатылған тіреулерді қоспағанда, түйіспе желісінің тіреулерінде орнатылуы мүмкін.

329. Шектік бағаншалар түйісетін жолдардың осьтері арасындағы қашықтық 4100 мм құрайтын жерде жол аралығының ортасында орнатылады. Т габариті бойынша салынған жылжымалы құрам жүрмейтін қолда бар станциялық жолдарда 3810 мм қашықтықты сақтауға рұқсат етіледі. Жол аралығы тар қайта тиеу жолдарында шектік бағаншалар жол аралығының ені 3600 мм-ге жететін жерде орнатылады.

330. Жолдың қисық учаскелерінде бұл қашықтықтар Құрылыстардың жақындау габариттерін қолдану жөніндегі нұсқаулықта белгіленген нормаларға сәйкес ұлғайтылуы тиіс.

331. Локомотив деполарының, техникалық қызмет көрсету пункттерінің, шеберханалардың, жарақтау құрылғыларының және локомотив шаруашылығының басқа құрылыстары мен құрылғыларының орналасуы және техникалық жарақтандырылуы поездар қозғалысының белгіленген мөлшерлерін, локомотивтердің тиімді қолданылуын, сапалы жөндеу мен техникалық қызмет

көрсетуді, материалдық ресурстардың рационалды қолданылуын және еңбектің қауіпсіз жағдайын қамтамасыз етуі тиіс.

Арнаулы жылжымалы құрамға арналған деполардың, арнаулы жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету пункттерінің, шеберханалардың, жарақтау құрылғыларының және арнаулы жылжымалы құрамға қызмет көрсетуге арналған басқа құрылыстар мен құрылғылардың орналасуы және техникалық жарақтандырылуы арнаулы жылжымалы құрамға сапалы жөндеу мен техникалық қызмет көрсетуді, материалдық ресурстардың рационалды қолданылуын, еңбектің қауіпсіз жағдайын, арнаулы жылжымалы құрамның тиімді қолданылуын қамтамасыз етуі тиіс.

332. Жолаушылар вагон деполарының, жүк және жолаушылар вагондарына техникалық қызмет көрсету пункттерінің, жуу-булау станцияларының, вагон және жолаушы шаруашылықтарының басқа құрылыстары мен құрылғыларының орналасуы және техникалық жарақтандырылуы поездар қозғалысының белгіленген мөлшерлерін, сапалы жөндеу мен техникалық қызмет көрсетуді, материалдық ресурстардың рационалды қолданылуын және еңбектің қауіпсіз жағдайын қамтамасыз етуі тиіс.

Жолаушылар поездарын қалыптастыру және олардың айналымы станцияларының, жолаушылар техникалық станцияларының және жөндеу-жарақтау деполарының жолаушылар поездарын сапарға сапалы дайындау үшін қажетті технологиялық жарағы болуы тиіс.

333. Сумен жабдықтау және суды өңдеу құрылғылары локомотивтердің, поездардың, станциялардың және темір жол көлігінің құрылымдық кәсіпорындарының тиісті сападағы және қажетті мөлшерде сумен толассыз жабдықталуын, сондай-ақ басқа да шаруашылық, өртке қарсы және ауызсу қажеттіліктерін қанағаттандырылуын қамтамасыз етуі тиіс.

Канализациялық құрылыстар темір жол кәсіпорындарының және тұрғын кенттерінің ағынды суларының санитарлық және табиғатты қорғау нормаларына сәйкес тазартылуын қамтамасыз етуі тиіс.

334. Белгілеген пункттерде:

1) қалыпты қозғалысты қалпына келтіру және жылжымалы құрамның соқтығысуы мен рельстен шығып кетуі салдарларын жоюға арналған қалпына келтіру поездары, арнаулы автомотрисалар, дрезиналар және жол мен құрылыстарды, электрмен жабдықтау құрылғыларын қалпына келтіруге арналған автомобильдер, байланыстың жөндеу-қалпына келтіру ұшқырларының вагондары мен автомобильдері, авариялық-дала командалары;

2) өрттердің алдын алуға және оларды сөндіруге арналған өрт сөндіру поездары мен өрт сөндіру командалары тұрақты әзірлікте тұруы тиіс.

335. Қалпына келтіру және өрт сөндіру поездары, қалпына келтіру

жұмыстарын жүргізуге арналған арнаулы автомотрисалар мен дрезиналар тұрақты тұратын жолдарға жылжымалы құрамды қоюға тыйым салынады.

336. Станциялардың жол тарамдары және техникалық жарақтандырылуы поездар қозғалысының белгіленген мөлшерлерін, поездарды қабылдау және жөнелту, жүкті, багажды, жүк-багажды тиеу, түсіру, құрамдар мен вагондарды өңдеу операцияларына арналған уақыт нормаларының орындалуын, техникалық құралдардың тиімді қолданылуын, поездардың қозғалыс қауіпсіздігін және еңбектің қауіпсіз жағдайын қамтамасыз етуі тиіс.

337. Ғимараттар, платформалар және жолаушыларға қызмет көрсетуге арналған басқа құрылыстар мен құрылғылардың сырты сәулетті, көркем болуы, жолаушылар тасымалдаумен байланысты операциялардың қолайлы және қауіпсіз орындалуын қамтамасыз етуі тиіс. Жолаушылар платформаларына өту үшін қажетті жағдайларда жаяу жүргіншілер тоннельдері немесе көпірлері болуы тиіс.

Станцияларда темір жол жолдарымен бір деңгейдегі өтулер сақталған кезде бұл өтулер жаяу жүргіншілер төсемдерімен, нұсқағыштармен және ескерту жазбалармен, ал қажет болған кезде автоматты сигнал беру жабдықталуы тиіс.

338. Жолаушылар станциялары орындарды резервтеудің және билет сатудың автоматтандырылған жүйесімен, билет басу машиналары мен автоматтары жүйесімен, өзіне-өзі қызмет көрсететін сақтау камераларымен, поездар жөнелтілуінің автоматты нұсқағыштарымен, анықтамалық қондырғылармен ж а б д ы қ т а л у ы т и і с .

Аралықтардағы жолаушылардың аялдау пункттерінің аспалы шатырлары немесе павильондары бар жолаушылар платформалары, қызмет көрсетілетін жолаушылар санына қарай - билет кассалары болуы тиіс.

Жүк және тоңазытқыш құрылғылары жүктердің сақталуын және жүк операцияларының қолайлы орындалуын қамтамасыз етуі тиіс.

339. Поездар қозғалысымен байланысты қызметкерлерге (станциялар бойынша кезекшілерге, маневрлік диспетчерлерге, сигнал беру және байланыс дистанциялары қызметкерлеріне және т.б.) тағайындалған қызметтік ғимараттар мен жайларда жұмыс істеу үшін қажетті жағдай қамтамасыз етілуі тиіс.

Станциялар бойынша кезекшілердің қызметтік жайларында басқару және бақылау аспаптарын, соның ішінде автоматтандырылған жұмыс орнының станция бойынша кезекшінің жұмысына тікелей қатысы бар аппаратурасын, сондай-ақ жарық беруді орталықтандырып басқару және секциялық ажыратқыштарды қашықтан басқару пульттерін, поезд жүріп келе жатқанда жылжымалы құрамның техникалық күйін автоматты бақылау құралдарының тіркеуші аппаратурасын орнатуға рұқсат етіледі.

Жолаушыларға, жүк жөнелтушілерге және жүк алушыларға қызмет көрсететін қызметкерлерге арналған жайлар, операцияларды тез орындау үшін

қолайлы қол жеткізімді болуы тиіс. Жолаушыларға қызмет көрсетуге тағайындалған жайларды басқа мақсаттар үшін қолдануға тыйым салынады.

340. Жолаушылар және жүк поездарының қозғалысы аралас желілерде орналасқан жолаушылар және жүк платформалары түзу учаскелерде биіктігі және жол осінен қашықтығы бойынша мына нормаларға сәйкес болуы тиіс:

1) 1100 мм – рельстер бастиектерінің үстіңгі деңгейінен биік платформалар үшін;

2) 200 мм - рельстер бастиектерінің үстіңгі деңгейінен төмен платформалар үшін;

3) 1920 мм – жол осінен биік платформалар үшін;

4) 1745 мм - жол осінен төмен платформалар үшін.

Пайдалану барысында осы тармақта көрсетілген нормалардың мынадай шекте өзгеруіне жол беріледі: биіктігі бойынша ұлғаю жағына қарай 20 мм-ге дейін және азаю жағына қарай 50 мм-ге дейін; жол осінен қашықтық бойынша ұлғаю жағына қарай 30 мм-ге дейін және азаю жағына қарай 25 мм-ге дейін.

341. Белгіленген нормадан артық жолаушылар және жүк платформаларының биіктігі және белгіленген нормадан төмен жол осінен қашықтық олар орналасқан жолдардың мақсатына, айналымдағы жылжымалы құрам үлгісіне және қозғалыс жылдамдығына қарай Құрылыстардың жақындау габариттерін қолдану жөніндегі нұсқаулықта белгіленеді.

Станциялар мен аралықтарда жаңадан салынып жатқан және қайта орнатылып жатқан биік платформалардың құралымы жолдың машиналандырылған жөндеуін және механикаландырылған жөндеуін, ал станцияларда, бұдан басқа, вагондар мен локомотивтердің жүріс бөліктерін екі жағынан қарап тексеруді және жөндеуді жүргізу мүмкіндігін беретіндей болуы тиіс.

Жол мен платформаларды жөндеу кезінде рельс бастиегінің үсті деңгейінен жолаушылар және жүк платформаларының үстіне дейінгі, сондай-ақ жол осінен платформалардың шетіне дейінгі қашықтықтың белгіленген нормаларын өзгертуге тыйым салынады.

342. Бағыттамалар мен сигналдарды басқару тікелей жүзеге асырылатын станциялық постылар тиісті бағыттамалар мен сигналдар жақсы көрінетіндей болып орналастырылуы тиіс.

Станциялардың жергілікті жағдайына қарай электрлік орталықтандыру постылары үшін (дөңес қосындарынан басқа) ерекшелік ретінде жол берілуі мүмкін.

343. Орталықтандырудың станциялық постыларының және бағыттамалық постыларының жайларында қажетті сигнал аспаптары, мүлік, құрал-саймандар мен материалдар болуы тиіс. Бағыттамалық постылар, бұдан басқа, телефон



байланысының сыртқы шақырту құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

344. Сұрыптау дөңестері бағдаршамдық сигнал берумен, радиобайланыспен, сөйлесу және дөңестік локомотивтер машинистеріне, құрастыру бригадалары мен басқа қызметкерлерге қажетті нұсқаулар беру үшін екі жақты парк байланысы құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Сұрыптау дөңестері жұмыс көлеміне қарай вагондарды таратуды механикаландыру және автоматтандыру құрылғыларымен, бағыттамаалардың дөңестік орталықтандыруымен, дөңестік автоматты локомотив сигнал берумен және қажетті құжаттарды беруге және таратуға арналған құрылғылармен жабдықталуы тиіс. Дөңестік орталықтандыруға енгізілетін барлық бағыттамаалар механикаландырылған тазарту немесе қарды еріту құрылғылармен жабдықталуы т и і с .

Автоматтандырылған және механикаландырылған дөңестері бар станцияларда дөңестік жабдықтарға техникалық қызмет көрсетуге және оларды жөндеуге арналған шеберханалар мен механикаландырылған алаңдар болуы тиіс.

345. Барлық сұрыптау станциялары, сондай-ақ жолаушылар, учаскелік және жүк станциялары, жұмыс көлеміне қарай, станция ішілік диспетчерлік байланыспен, маневрлік және станциялық радиобайланыстың басқа түрлерімен және маневрлік қозғалыстар туралы нұсқауларды беру үшін, сондай-ақ маневрлік диспетчерлердің, станциялар бойынша кезекшілердің, поезд құрастырушылардың, маневрлік локомотивтер машинистерінің, станциялық технологиялық орталықтар, техникалық қызмет көрсету пункттері, коммерциялық қарап тексеру пункттерінің, жүк аудандары мен контейнерлік алаңдар және өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам қызметкерлерінің маневрлік жұмысты ұйымдастыру, техникалық қызмет көрсету, коммерциялық қарап тексеру және поездардағы вагондарды жөндеу мәселелері бойынша сөйлесуі үшін екі жақты парк байланысы құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Сұрыптау, учаскелік және жүк станциялары жұмыс көлеміне қарай, бұдан басқа, автоматтандырылған басқару жүйелерімен, ақпараттық-есептеу желісі бар байланыс құралдарымен, тасымалдау құжаттарын қабылдау және тасымалдауға арналған және қарап тексеріліп және жөнделіп жатқан құрамдарды қоршауға арналған құрылғылармен, ал станциялардың вокзалдары жолаушыларға ақпарат беруге арналған байланыс құрылғыларымен жабдыкталады.

346. Станцияларда жолаушыларға қызмет көрсетуге арналған құрылыстарға, поездарды қабылдау және жөнелту, тиеу-түсіру және маневрлік жұмысты жүргізу, жылжымалы құрамды жарақтандыру, техникалық қызмет көрсету және жөндеу жолдары мен парктеріне, жүк аудандарына, контейнерлік алаңдарға, сұрыптау платформаларына, вагондық таразыларға, қарап тексеру мұнараларына, габариттік қақпаларға, поездар мен вагондардағы коммерциялық ақаулықтарды

автоматты анықтау құрылғыларына, сондай-ақ қызметкерлер поездарды қарсы алатын жерлерге, бағыттамалық алқымдарға, қоймаларға, өтпелерге, ал қажет болғанда басқа жолдар мен пункттерге жарық берілуі тиіс. Жарық беру белгілеген нормаларға сәйкес болуы және поездар қозғалысының және маневрлік қозғалу қауіпсіздігін, вагонға отырғызған және вагоннан түскен кезде жолаушылардың қауіпсіздігін және қызмет көрсетуші персоналдың толассыз және қауіпсіз жұмысын және жүктің, багаждың және жүк-багаждың күзетілуін қ а м т а м а с ы з е т у і т и і с .

347. Жүк жұмысының көлемі аз аралық станцияларда тиеу-түсіру және өзге станциялық жолдардың сыртқы жарығын бұл жолдарда жүк және маневрлік жұмыстары жүргізілмей жатқан кезде секциялап ажырату құрылғыларымен ж а б д ы қ т а л у ы т и і с .

Жолаушылардың аялдама пункттерінде жолаушылар вагондарға отыратын және вагондардан түсетін жерлер және жолаушыларға арналған жайларға жарық б е р і л у і т и і с .

Сыртқы жарық сигналдық оттардың анық көрінуіне кедергі келтірмеуі тиіс.

348. Сигналдар қозғалыс қауіпсіздігін қамтамасыз ету үшін, сондай-ақ поездар қозғалысы мен маневрлік жұмысты анық ұйымдастыру үшін қ о л д а н ы л а д ы .

Сигнал бұйрық болып табылады және сөзсіз орындалуға жатады. Темір жол көлігі қызметкерлері сигнал талабын орындау үшін барлық мүмкін құралдарды қ о л д а н у ы т и і с .

Жабық бағдаршамнан өтуге тыйым салынады.

349. Бағдаршамдардың сөніп қалған сигналдық жарықтары (автоматты бұғаттаумен жабдықталмаған учаскелердегі ескерту белгілерінен, бөегіштерінен және қайталанғыштарынан басқа), олардың түсініксіз көрсетуі, сондай-ақ басқа сигнал аспаптарының сигналдарды түсініксіз беруі тоқтауды талап етеді.

Айрықша, ерекше көзделген жағдайларда осы Ережелерде белгіленген тәртіппен жабық (көрсетуі түсініксіз немесе сөніп қалған) бағдаршамнан өтуге р ұ қ с а т е т і л е д і .

350. Поездар қозғалысы және маневрлік жұмыспен байланысты сигнал беруде келесі негізгі сигналдық:

1) белгіленген жылдамдықпен қозғалуға рұқсат беретін - жасыл;  
2) қозғалуға рұқсат беретін және жылдамдықты төмендетуді талап ететін - с а р ы ;

3) тоқтауды талап ететін - қызыл түстер қолданылады.

351. Маневрлік жұмыс кезінде сигнализацияда, бұдан басқа, келесі түстер қ о л д а н ы л а д ы :

1) айдай ақ – маневрлерге рұқсат беретін;

2) көк – маневрлерге тыйым салатын.

352. Сигналдық түстер қолдану тәртібі және сигналдық көрсетулердің өту жылдамдығы сигнал беру жөніндегі нұсқаулықта белгіленеді.

Сигналдарды көруге кедергі келтіретін және сигналдық көрсетулерді бұрмалайтын қызыл, сары және жасыл түсті декоративтік маталарды, плакаттар мен оттарды орнатуға тыйым салынады.

353. Сигналдық шынылар мен линзалардың түсі белгіленген стандарттарға сәйкес болуы тиіс.

Магистральдық темір жол желісінде тұрақты сигнал аспаптары ретінде бағдаршамдар қолданылады.

354. Кіру, ескерту, өтпелік, бөгегіш және паналағыш бағдаршамдардың қызыл, сары және жасыл жарықтары жақындап келе жатқан поездың локомотивті басқару кабинасынан кем дегенде 1000 м қашықтықта жолдың түзу учаскелерінде күндіз және түнде анық көрінуі тиіс.

Жолдың қисық учаскелерінде бұл бағдаршамдардың, сондай-ақ бағдаршамдардағы сигналдық жолақтардың көрсетулері кем дегенде 400 м қашықтықта анық көрінуі тиіс. Өте ойлы-қырлы жерде (таулар, терең ойықтар) аталған бағдаршамдар көрсетулерінің 400 м-ден кем, бірақ 200 м-ден кем емес қашықтықта көрінуіне рұқсат етіледі.

Бас жолдардың шығу және маршруттық бағдаршамдарының көрсетулері кем дегенде 400 м қашықтықта, бүйір жолдардың шығу және маршруттық бағдаршамдарының, сондай-ақ шақыру сигналдарының және маневрлік бағдаршамдардың көрсетулері кем дегенде 200 м қашықтықта анық көрінуі тиіс.

355. Барлық кіру және өту бағдаршамдары мен паналағыш бағдаршамдардың алдында ескерту бағдаршамдары орнатылуы тиіс. Автобұғаттаумен жабдықталған учаскелерде әрбір өту бағдаршамы келесі бағдаршамға қатысты ескерту бағдаршамы болып табылады.

Автоматты локомотив сигнализациясы дербес сигнализация және байланыс құралы ретінде қолданылатын учаскелерде кіру бағдаршамдары алдында ескерту бағдаршамдары орнатылмауы мүмкін.

356. Үш мәнді сигнализациясы бар автобұғаттаумен жабдықталған желілерде шектес бағдаршамдар арасындағы қашықтық толық қызметтік тежеу және барынша іске асырылатын, бірақ жолаушылар поездары үшін сағатына 120 км-ден және жүк поездары үшін сағатына 80 км-ден аспайтын жылдамдық кезінде осы жер үшін белгіленген тежеу жолынан кем болмауы және бұдан басқа, автоматты локомотив сигнал беру мен автотоқтату құрылғыларының поездың тежеу жүйесіне ықпал етуі үшін қажет уақыт ішінде поезд өтетін жолды ескергенде шұғыл тежеу кезінде тежеу жолынан кем болмауы тиіс. Бұл ретте, сигналдардың көрінуі 400 м-ден кем учаскелерде, сондай-ақ на автобұғаттаумен

жаңадан жабдықталып жатқан желілерде көрсетілген қашықтық, бұдан басқа, 1 0 0 0 м - д е н к е м б о л м а у ы т и і с .

Үш мәнді сигнал беру бар автобұғаттаумен бұрын жабдықталған желілерде жекелеген бағдаршамдар қажетті тежеу жолынан кем қашықтықта қалдырылуы мүмкін. Мұндай бағдаршамда, сондай-ақ оның ескерту бағдаршамында жарық нұсқағыштар орнатылуы тиіс. Станцияларда жарық нұсқағыштар бас жолдың шектес (кіру, маршруттық, шығу) бағдаршамдары арасындағы қашықтық қажетті тежеу жолынан кем болғанда қолданылады.

357. Үш мәнді сигнал беру үшін белгіленген ең аз ұзындықтан қысқа блок-учаскелері болуы тиіс қала маңындағы поездардың қозғалысы аса қарқынды желілер төрт мәнді сигнал берумен жабдықталады.

Егер локомотив бағдаршамының жасыл жарығы сарысымен ауысқан соң қызметтік тежеуді қолданған кезде тыйым салу белгісі бар жол бағдаршамының алдында поездың тоқтауы қамтамасыз етілсе, сағатына 120 км-ден артық жылдамдықпен жолаушылар поездары немесе сағатына 80 км-ден артық жылдамдықпен жүк поездары қатынайтын үш мәнді сигнализациясы бар автобұғаттаумен жабдықталған желілерде олардың барынша жоғары белгіленген жылдамдықпен қозғалуына локомотив бағдаршамының жасыл жарығы кезінде р ұ қ с а т е т і л е д і .

Жартылай автоматты бұғаттауы бар учаскелерде кіру, маршруттық, шығу бағдаршамдары арасындағы қашықтық толық қызметтік тоқтау және барынша іске асырылатын жылдамдық кезінде осы жер үшін белгіленген тежеу жолынан кем болмауы, ал автоматты локомотив сигнал беруінің жол құрылғылары болған кезде бұл қашықтық, бұдан басқа, автоматты локомотив сигнал беруі мен автотоқтату құрылғыларының поездың тежеу жүйесіне ықпал етуі үшін қажет уақыт ішінде поезд өтетін жолды ескергенде шұғыл тежеу кезінде тежеу ж о л ы н а н к е м б о л м а у ы т и і с .

358. Автобұғаттаумен жабдықталмаған учаскелерде ескерту бағдаршамдары негізгі бағдаршамдардан шұғыл тежеу кезінде және барынша іске асырылатын жылдамдық кезінде осы жер үшін белгіленген тежеу жолынан кем болмайтын қашықтықта, ал учаскелерде автоматты локомотив сигнал беруінің жол құрылғылары болған кезде автоматты локомотив сигнал беруі мен автотоқтату құрылғыларының поездың тежеу жүйесіне ықпал етуі үшін қажет уақыт ішінде поезд өтетін жолды ескергенде шұғыл тежеу кезінде тежеу жолынан кем болмайтын қашықтықта орнатылады.

Автоматты локомотив сигнал беруі дербес сигнал беру және байланыс құралы ретінде қолданылатын учаскелерде екі шектес блок-учаскенің ұзындығы автоматты локомотив сигнал беру мен автотоқтату құрылғыларының поездың тежеу жүйесіне ықпал етуі үшін қажет уақыт ішінде поезд өтетін жолды

ескергенде шұғыл тежеу кезінде тежеу жолынан кем болмауы тиіс.

359. Бағдаршамдар қозғалыс бағыты бойынша оң жақта немесе олар қоршайтын жол осінің үстіне орнатылады. Аралықтарда бейімделмеген жолмен келе жатқан поездар үшін өтпелердің алдында орнатылатын бөгейіш бағдаршамдар мен олардың ескерту бағдаршамдары қозғалыс бағыты бойынша сол жақта да орнатылуы мүмкін.

360. Бағдаршамдарды оң жақта орнату үшін габарит болмаған қалыпта темір жол көлігі кәсіпорны басшылығының рұқсатымен:

1) бейімделмеген жолмен келе жатқан поездарды, сондай-ақ аралықтан бейімделмеген жол бойынша қайтып келе жатқан итермелеуші локомотивтер мен шаруашылық поездарын станцияға қабылдау үшін орнатылатын кіру бағдаршамдары мен олардың ескерту бағдаршамдарын;

2) екінші жолдарды салу кезеңіне уақытша орнатылатын кіру және өту бағдаршамдарын сол жаққа орнатуға рұқсат етіледі.

361. Маневрлік жұмыс технологиясы жағдайларынан туындайтын жекелеген станцияларда дөңестік бағдаршамдарды сол жақта орнатуға рұқсат етіледі.

362. Әдетте, қалыпты жанатын сигналдық жарықтары бар бағдаршамдар қолданылады.

Автобұғаттауы бар желілерде олардың алдындағы блок-учаскеге поезд кірген кезде жанатын өту бағдаршамдарында қалыпты жанбайтын сигналдық жарықтарды қолдануға жол беріледі.

363. Басқару құрылғыларының ақаулары пайда болған кезде бағдаршамдар тыйым салу белгісін, ал ескерту бағдаршамдары олармен байланысты негізгі бағдаршамдардың тыйым салу белгісіне сай келетін көрсеткішті қабылдауы тиіс.

364. Автобұғаттаумен жабдықталған учаскелерде өту бағдаршамдарының қалыпты көрсетілімі рұқсат етуші көрсетілім, ал кіру, маршруттық және шығу бағдаршамдарының қалыпты көрсетілімі тыйым салушы көрсеткіш болып табылады.

Станция бойынша поездардың өтпелі өтуі үшін кіру, маршруттық және шығу бағдаршамдары автоматты жұмысқа ауыстырылуы мүмкін магистральдық темір жол желісінің учаскелерінде рұқсат етуші көрсеткіш оларды автоматты жұмысқа ауыстырған кезде қалыпты болып табылады.

Автобұғаттаумен жабдықталмаған учаскелерде кіру, маршруттық және шығу бағдаршамдарының тыйым салушы көрсеткіш қалыпты болып табылады.

365. Кіру бағдаршамдары бағыттамаға қарсы бағыттамалы бұрманың үшкірінен немесе ықтас бағыттамалы бұрманың шектік бағаншасынан санағанда бірінші кіру бағыттамалы бұрмасынан 50 м-ден жақын емес қашықтықта орнатылуы тиіс.

Бұрын 50 м-ден кем, бірақ 15 м-ден жақын емес қашықтықта орнатылған кіру

бағдаршамдарының орны ауыстырылмауы мүмкін.

Электрлендірілген учаскелерде кіру бағдаршамдары, сондай-ақ «Станция шекарасы» деген сигналдық белгілер аралықтардың түйіспе желісін станциялардың түйіспе желісінен бөлетін әуе кеңістіктері алдында (аралық жағынан) орнатылуы тиіс.

366. Шығу бағдаршамдары жөнелтілетін поезд локомотивінің тұруына арналған жердің алдында әр жөнелту жолы үшін орнатылуы тиіс.

Станцияларда ұзындығы жеткілікті емес, поездың басы шығу бағдаршамының арғы жағында тұратын жолдардан поездарды жөнелткен кезде оның сырт жағына бағдаршамның қайталағыш қалпақшасын орнатуға рұқсат етіледі.

Поездардың тоқтаусыз өтуі жүргізілетін жолдарды қоспағанда, жол топтары үшін топтық кіру және маршруттық бағдаршамдарды орнатуға жол беріледі. Топтық кіру және маршруттық бағдаршамдары поезды жөнелту рұқсат етілетін жолдың нөмірі көрсетілетін маршруттық нұсқағыштармен толықтырылуы тиіс.

367. Автоматты бұғаттаманың өту бағдаршамдары блок-учаскелер арасындағы шекарада, ал жартылай автоматты бұғаттаманың өту бағдаршамдары қосындар арасындағы аралықтар шекарасында орнатылады.

Автоматты локомотив сигнализациясы дербес сигнализация және байланыс құралы ретінде қолданылатын учаскелерде блок-учаскелердің шекарасында «Блок-учаске шекарасы» деген сигналдық белгілер орнатылады.

Қос жолды аралықтарда бейімделмеген жолмен локомотив бағдаршамының сигналдары бойынша қозғалған кезде блок-учаскенің шекарасы бейімделген жол бойынша қозғалыс үшін орнатылған автобұғаттау бағдаршамы болып табылады.

368. Станцияларда поездарды қабылдау және жөнелту маршруттарына кіретін бағыттамалардың кіру, шығу және маршруттық бағдаршамдарымен өзара тәуелділігі болуы тиіс.

369. Аралықтарда жол бұғаттамасы немесе электр асатаяғы жүйесінің құрылғылары болған қалыпта бас жол тарамдарының бағыттамалары жақын жердегі өту немесе шығу бағдаршамын ашу немесе асатаяқты алып тастау бас жол бойынша бағыттаманың қалыпты жағдайында ғана мүмкін болатындай етіп осы құрылғылармен байланыста болуы тиіс.

370. Бір деңгейде қиылысу және желілердің тұтасуы, сондай-ақ ажыратылмалы көпірлер тиісінше шектік бағаншалардан немесе көпірдің басынан 50 м-ден жақын болмайтын қашықтықта екі жағынан да орнатылған паналағыш бағдаршаммен қоршалуы тиіс.

Бір деңгейде қиылысу және желілердің тұтасуы кезінде паналағыш бағдаршамдардың олардың біреуін ашу қарсы маршруттардың тыйым салу көрсетулері кезінде ғана мүмкін болатын тәуелділігі болуы тиіс.

Ажыратылмалы көпірлерде бүркеме бағдаршамдарды ашу көпірдің түсірілген күйінде ғана мүмкін болуы тиіс.

371. Автоматты немесе жартылай автоматты бұғаттамасы бар учаскелерде орналасқан, бас және қабылдау-жөнелту жолдар бойынша поездарды тоқтаусыз өткізу көзделетін станцияларда кіру және маршруттық бағдаршамдарда бос жолдар бойынша поездарды тоқтаусыз өткізу сигнал беруі қолданылуы тиіс.

372. Аралықтар, әдетте, жол бұғаттамасымен, ал жекелеген учаскелерде аралықтағы екі бағыттағы поездар қозғалысы локомотив бағдаршамдарының сигналдары бойынша жүзеге асырылатын, дербес сигнал беру және байланыс құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотив сигнал берумен жабдықталуы тиіс.

373. Автоматты және жартылай автоматты бұғаттау құрылғылары олар қоршап тұрған блок-учаскені (станцияаралық немесе қосынаралық аралықты) жылжымалы құрам босатқанға дейін шығу немесе өту бағдаршамының ашылуына, сондай-ақ негізгі электрмен жабдықтаудан резервтегі немесе керісінше ауысу нәтижесінде бағдаршамның өздігінен жабылып қалуына жол бермеуі тиіс.

374. Автоматты және жартылай автоматты бұғаттаумен жабдықталған дара жолды аралықтарда станцияда шығу бағдаршамы ашылған соң осы аралыққа қарама қарсы бағытта поездарды жөнелту үшін көрші станцияның шығу және өту бағдаршамдарын ашу мүмкіндігі мүлдем болмауы тиіс.

Дәл осындай сигналдар тәуелділігі әр жол бойынша екі жақты қозғалу үшін автоматты және жартылай автоматты бұғаттаумен жабдықталған қос жолды және көп жолды аралықтарда болуы тиіс.

Автобұғаттаумен жабдықталған қос жолды ендірмелері бар дара жолды учаскелерде, сондай-ақ қозғалыс автобұғаттау бағдаршамдарының көрсетулері бойынша бір бағытта жүзеге асырылатын жүктасымалды желілердің қос жолды және көп жолды аралықтарында локомотив бағдаршамдарының сигналдары бойынша қарама қарсы бағытта (бейімделмеген жол бойынша) қозғалысты қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін құрылғылар көзделуі мүмкін. Бұл құрылғылар, қолданылатын техникалық шешімдеріне қарай, тұрақты жұмыс істейді немесе жөндеу, құрылыс және қалпына келтіру жұмыстары кезеңіне іске қосылады.

375. Автоматты бұғаттау кезінде барлық бағдаршамдар олар қоршап тұрған блок-учаскелерге поезд кірген кезде, сондай-ақ осы учаскелердің рельс тізбектерінің тұтастығы бұзылған қалыпта автоматты түрде тыйым салу көрсеткішін көрсетуі тиіс.

376. Жол бұғаттамасымен жабдықталған учаскелерде орналасқан станцияларда бұл құрылғылардың шаруашылық поездарына арналған

кілт-асатаяқтары, ал итермелегіш локомотивті қайтара отырып, поездарды итермелеу қолданылатын жартылай автоматты бұғаттамасы бар учаскелердің станцияларында соларға арналған кілт-асатаяқтары болуы тиіс.

Автоматты бұғаттаумен жабдықталған дара жолды желілерде, сондай-ақ әр жолда екі жақты бұғаттауы бар қос жолды аралықтарда маневрлік құрам станциясының шекарасынан шығатын маневрлік жұмыс жүргізілетін станцияларда автоматты бұғаттау құрылғылары қажет болған кезде олармен байланысты маневрлік бағдаршамдармен толықтырылады.

377. Автоматты және жартылай автоматты бұғаттаумен жабдықталған желілерде орналасқан станцияларда:

1) бос емес жолға қойылған маршрут кезінде кіру бағдаршамының ашылуына ж о л б е р м е й т і н ;

2) басқару аппаратында жолдар мен бағыттамалардың бос еместігін бақылауды қамтамасыз ететін құрылғылар болуы тиіс.

378. Жартылай автоматты бұғаттау кезінде станцияларда:

1) жөнелту маршрутында оқшауланған бағыттамалық учаскелердің ақаулығынан олардың бостығын бақылауды ажырату;

2) егер іс жүзінде поезд одан жүріп өтпесе, жабылып қалған шығу бағдаршамын қ а й т а л а п а ш у ғ а ;

3) поездың толық құрамда келуін автоматты бақылауды қамтамасыз етуге мүмкіндік беретін құрылғылар болуы тиіс.

379. Автоматты бұғаттау автоматты локомотив сигнал берумен және диспетчерлік бақылау құрылғыларымен, ал жартылай автоматты бұғаттау жолдың белгілі учаскелерінде автоматты локомотив сигналберумен т о л ы қ т ы р ы л у ы т и і с .

380. Автобұғаттаумен жабдықталған учаскелерде поездар қозғалысын диспетчерлік бақылау құрылғылары белгіленген қозғалыс бағытын (дара жолды аралықтарда), блок-учаскелердің, аралық станциялардағы бас және қабылдау-жөнелту жолдарының бос еместігін, кіру және шығу бағдаршамдарының көрсетулерін бақылауды қамтамасыз етуі тиіс.

Жаңадан енгізіліп жатқан диспетчерлік бақылау жүйелері, осы тармақта аталған талаптардан басқа, СОБ құрылғыларының техникалық күйінің бақылануын қамтамасыз етуі тиіс.

## **§ 5. Бағыттамалар мен бағдаршамдардың электрлік орталықтандырылуы**

381. Электрлік орталықтандыру құрылғылары:

1) бағыттамалар мен бағдаршамдардың өзара тұйықталуын;



2) осы маршрутты шектейтін бағдаршамды бір мезгілде жаба отырып, бағыттамааның кесіп өтілуін бақылауды;

3) бағыттаамалардың қалпын және жолдар мен бағыттаамалық секциялардың бос еместігін басқару аппаратында бақылауды;

4) бағыттаамалар мен бағдаршамдарды маршруттық немесе бөлек басқару мүмкіндігін;

5) маневрлік бағдаршамдардың көрсетулері бойынша маневрлік қозғалыстарды жүргізуді, қажет болған кезде бағыттаамалардың жергілікті басқаруға берілуін қамтамасыз етуі тиіс.

382. Электрлік орталықтандыру құрылғылары:

1) бос емес жолға маршрут қойылған кезде кіру бағдаршамының ашылуына;

2) жылжымалы құрам астындағы бағыттамааның ауыстырылуына;

3) егер бағыттаамалар тиісті қалыпқа қойылмаса, осы маршрут бойынша тиісті бағдаршамдардың ашылуына;

4) маршрутқа кіретін бағыттамааның ауыстырылуына немесе қойылған маршрутты шектейтін ашық бағдаршам кезінде қарсы маршрут бағдаршамының ашылуына жол бермеуі тиіс.

383. Орталықтандырылған бағыттаамалардың жетектері мен тұйықтағыштары:

1) бағыттаамалардың шеткі қалыптарында қысылған үшкірдің рамалық рельске және айқастырманың жылжымалы өзекшесінің жақтауға тығыз жанасуын қамтамасыз етуге;

2) қысылған үшкір мен рамалық рельс немесе жылжымалы өзекше мен жақтау арасындағы саңылау 4 мм және одан артық болғанда бағыттама үшкірлерінің немесе айқастырманың жылжымалы өзекшесінің тұйықталуына жол бермеуге;

3) басқа үшкірді рамалық рельстен кем дегенде 125 мм-ге бұруға міндетті

## § 6. Диспетчерлік орталықтандыру

384. Диспетчерлік орталықтандыру және поездың толық құрамда келуін автоматты бақылайтын жартылай автоматты бұғаттау құрылғылары:

1) бірқатар станциялар мен аралықтардың бағыттаамалары мен бағдаршамдарын бір пункттен басқаруды;

2) бағыттаамалардың қалпы мен бос еместігін, аралықтың, станциядағы жолдардың және оларға іргелес блок-учаскелердің бос еместігін басқару аппаратында бақылауды, сондай-ақ кіру, маршруттық және шығу бағдаршамдары көрсетулерін қайталауды және өтпелік сигнал беру жұмысының түзулігін бақылауды қамтамасыз етеді.

385. Іргелес станциялардың бағыттаамалары мен бағдаршамдарын телебасқару

құрылғылары диспетчерлік орталықтандыру құрылғыларына қойылатын:

1) поездарды қабылдау, жөнелту және маневрлерді жүргізу бойынша бағыттапалар мен бағдаршамдарды резервтік басқаруға станцияларды беру немесе маневрлерді жүргізу үшін бағыттапаларды жергілікті басқаруға беру мүмкіндігі;

2) поездардың орындалған қозғалысы графигін автоматты жазылуы;

3) дербес сигнализация және байланыс құралы ретінде қолданылатын электрлік орталықтандыруға, автоматты бұғаттауға және автоматты локомотив сигнал беру қойылатын талаптардың орындалуын қамтамасыз етуі тиіс.

386. Диспетчерлік орталықтандырудың жаңа жүйелері блок-учаскелердің жалған бос еместігі кезінде поезд диспетчерінің қозғалыс бағытын өзгерту мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

387. Автоматты локомотив сигнал беру кезінде локомотив бағдаршамдары поезд жақындап келе жатқан жол бағдаршамдарының көрсетулеріне сәйкес көрсетулерді беруі тиіс.

Локомотив бағдаршамдарының көрсетулері бойынша ғана қозғалған кезде бұл бағдаршамдар алдағы жатқан блок-учаскелердің бос еместігіне немесе бастығына қарай көрсетулерді беруі тиіс.

Локомотив бағдаршамдары локомотивтің, моторвагонды поездың, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамның басқару кабинасында орнатылады және тікелей машинистке және оның көмекшісіне немесе дрезина жүргізушісіне және оның көмекшісіне сигналдық көрсетулерді береді.

388. Локомотивтердегі, моторвагонды поездардағы, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамдағы автоматты локомотив сигнал беру белгіленген қозғалыс жылдамдықтарын, поездың өздігінен жүріп кетуін бақылауды және машинист қырағылығын кезеңдік тексеруді қамтамасыз ететін қауіпсіздік құрылғыларымен толықтырылуы тиіс. Машинист локомотивті, моторвагонды поезды, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрамды, ал дрезина жүргізушісі дрезинаны басқару қабілетін жоғалтқан жағдайларда, аталған құрылғылар поездың тыйым салушы көрсеткіш бар бағдаршамның алдында автоматты тоқтауын қамтамасыз етуі тиіс.

389. Автобұғаттаумен немесе дербес сигнал беру және байланыс құралы ретінде қолданылатын автоматты локомотив сигнал берумен жабдықталған учаскелерде орналасқан станцияларда бас жолдар, жолаушылар поездарын қабылдау және жөнелту жолдары, сондай-ақ поездарды тоқтатусыз өткізуге арналған қабылдау-жөнелту жолдары автоматты локомотив сигнал беруінің жол құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Жартылай автоматты бұғаттау кезінде жақындау учаскелері және станциялардың бас жолдары автоматты локомотив сигнал берудің жол

құрылғыларымен

жабдықталады.

390. Кілтке тәуелді құрылғылар бақыламалық құлыптардың көмегімен бағыттамалар мен сигналдардың өзара тұйықталуын қамтамасыз етуі тиіс.

391. Бағыттамалардың бақыламалық құлыптары:

- 1) бағыттама жабық болғанда ғана кілттің алынуына жол беруге;
- 2) үшкірдің рамалық рельске толық жанасуы шартымен бағыттамаларды құлыптан алынған кілтте көрсетілген қалыпта ғана жабуы;
- 3) қысылып тұрған үшкір мен рамалық рельстің арасында 4 мм және одан артық саңылау болғанда бағыттаманы жабу мүмкіндігіне жол бермеуі тиіс.

392. Бағыттамалардың бір және сол сериялы бақыламалық құлыптарын бір станция шегінде, ал ірі станцияларда бір бағыттамалық аудан және басқа аудандардың онымен шектес бағыттамалық қосындары шегінде қолдануға

т ы ы м

с а л ы н а д ы .

393. Станциялық бұғаттау:

- 1) станция бойынша кезекші тарапынан постылардың поездарды қабылдау және жөнелту маршруттарын және станция ішіндегі маршруттарды дұрыс дайындауына бақылау жасалуын;
- 2) әр түрлі постылардың басқарылатын бағыттамалар мен сигналдардың өзара тұйықталуын қамтамасыз етуі тиіс.

## **§ 7. Сұрыптау дөңестерінің механикаландыру және автоматтандыру құрылғылары**

394. Сұрыптау дөңестерінің механикаландыру және автоматтандыру құрылғылары таратудың есептелген (жобалық) жылдамдығымен құрамның үздіксіз, толассыз және қауіпсіз таратылуын қамтамасыз етуі тиіс, бұл ретте әр тежеу позициясындағы тежеу құралдарының қуаты осы жылдамдықтың іске асырылуына және вагондарды сұрыптау қауіпсіздігін қамтамасыз етуге мүмкіндік беруі тиіс.

395. Механикаландырылған сұрыптау дөңестерінде құрамдарды таратқан кезде ағытпаларды сұрыптау жолдары бойынша бөлуге қатысатын бағыттамалы бұрмалар дөңестік электрлік немесе дөңестік электрлік орталықтандыруға енгізілуі тиіс.

396. Дөңестік орталықтандыру:

- 1) бағыттамаларды жеке басқаруын;
- 2) құрамды тарату жүзеге асырылатын барлық ықтас бағыттамалардың, сондай-ақ тарату аймағына жылжымалы құрамның шығып кетуін болдырмайтын қорғағыш бағыттамалардың электрлік тұйықталуын;
- 3) басқару пультінде бағыттамалардың қалпы мен бағыттамалық

секциялардың бос еместігінің бақылануын қамтамасыз етуі тиіс.

397. Дөңестік орталықтандыру жылжымалы құрам астындағы бағыттаманың ауыстырылуына жол бермеуі тиіс.

398. Дөңестік автоматты орталықтандыру, бұдан басқа:

1) бағдарламалық немесе маршруттық жұмыс режимдерінде ағытпалардың сырғуы барысында сұрыптау дөңесінің тарату аймағының автоматты бақылануын;

2) ауыстыру кезінде үшкір және рамалық рельс арасында кедергі пайда болған қалыпта ағытпа оқшауланған бағыттамалық секцияға кіргенге дейін бағыттаманың бақыланатын қалыпқа автоматты қайтарылуын;

3) тарату барысында бағыттамаларды жеке басқаруға ауысу мүмкіндігін қамтамасыз етуі тиіс.

399. Сұрыптау дөңестерінің автоматтандырылған құрылғылары, дөңестік автоматты орталықтандыруы бар механикаландырылған дөңестерге қойылатын талаптарды орындаудан басқа:

1) құрамды итерудің және таратудың басқарылуын және бақылануын;

2) ағытпалардың сырғу жылдамдығының автоматты реттелуін;

3) құрамдарды тарату нәтижелерінің бақылануын;

4) сұрыптау станциясының ақпараттық-жоспарлану жүйесімен ақпаратпен алмасуды қамтамасыз етуі тиіс.

## **§ 8. Автоматты өтпе сигнал беру, автоматты шлагбаумдар, поездың жақындауы туралы хабарландырудың автоматты жүйелері**

400. Автоматты өтпе сигнал беру автомобиль жолы жағына тоқтау сигналын беруді бастауы, ал автоматты шлагбаумдар поезд темір жол өтпесіне жақындағанға дейін көлік құралдарының өтпені алдын ала босатуы үшін қажет уақытта жабық қалыпқа келуі тиіс.

Поезд темір жол өтпесінен толық өтіп болғанға дейін автоматты өтпе сигнал беруі жұмыс істеуді жалғастыруы, ал автоматты шлагбаумдар жабық қалыпта болуы тиіс.

401. Автобұғаттауы бар аралықтар және бағыттамалардың электрлік орталықтандыруы бар станциялар жолдарда жұмыс істеп жүрген қызметкерлерді поездың жақындауы туралы хабарландырудың автоматты жүйесімен жоспарларға сәйкес жабдықталуы тиіс.

## **§ 9. Поезд жүріп келе жатқанда жылжымалы құрамның техникалық күйін автоматты бақылау құралдары**

402. Поезд жүріп келе жатқанда жылжымалы құрамның техникалық күйін  
автоматты бақылау құралдары:

1) поезда ақаулы жылжымалы құрамның болуы және орналасуы және ақаулық түрі туралы ақпараттың алда орналасқан станция бойынша кезекшіге, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчеріне берілуін;

2) поездарда ақаулы вагондардың болуы нұсқағышының жарқырайтын жолақтарының немесе поезда ақаулы жылжымалы құрамның болуы туралы сөйлегіш ақпараттандырғыш хабарламасының көмегімен локомотив машинисіне ақпараттың берілуін;

3) алда орналасқан станция бойынша кезекшіге, ал диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде поезд диспетчеріне берілетін поездағы ақаулы жылжымалы құрамның болуы және орналасуы және ақаулық түрі туралы ақпараттың тіркелуін қамтамасыз етуі тиіс.

## **§ 10. Поездарда және вагондарда коммерциялық ақауларды автоматты анықтау құрылғылары**

403. Поездарда және вагондарда коммерциялық ақауларды автоматты анықтау құрылғылары (поездарды және вагондарды коммерциялық қарап тексерудің автоматтандырылған жүйесі немесе оның жекелеген элементтері - электрондық габарит қақпалары, электрондық вагон таразылары, телевизиялық бейнебақылау жүйесі):

1) поезда ақаулары бар (тиеу габариті, ашық жылжымалы құрамда жүкті орналастыру мен бекітудің техникалық шарттары бұзылған, артық жүк тиелген және т.б..) вагондардың болуы және орналасуы туралы ақпараттың жер үстіндегі құрылғылардан коммерциялық қарап тексеру пункті операторының терминалына берілуін;

2) пайдалану және қағаз және өзге тасығыштарда (дискеттерде, бейнетаспаларда) сақтау үшін бере отырып, берілетін ақпараттың оператордың терминалдық жабдығында тіркелуін;

3) тиісті құжаттаманың ресімделуін қамтамасыз етуі тиіс.

Аталған құрылғыларды қолдану, орналастыру, техникалық қызмет көрсету және пайдалану тәртібін Ұлттық темір жол компаниясы белгілейді.

## **§ 11. Жылжымалы құрамның поездар жүретін маршруттарға өздігінен шығып кетуінің алдын алуға арналған құрылғылар**

404. Жылжымалы құрамның поездар жүретін маршруттарға өздігінен шығып кетуінің алдын алуға арналған құрылғылар: сақтандырғыш тұйықтар, қорғаныш

бағыттамаалары, түсіргіш табандықтар, түсіргіш үшкірлер немесе түсіргіш бағыттамаалар оларды орталықтандыруға енгізу бойынша осы Ережелердің талаптарына сәйкес болуы (сақтандырғыш тұйықтар үшін – тұйыққа апаратын бағыттама), бөегіш қалыптың бақылануын және жылжымалы құрамның басқа жолдарға және поездарды қабылдау, жүріп өту және жөнелту маршруттарына өздігінен шығып кетуін болдырмауы тиіс.

405. Түсіргіш құрылғылар (түсіргіш табандықтар, түсіргіш үшкірлер немесе түсіргіш бағыттамаалар) орналастырылатын жерлер Қазақстан Республикасының магистральдық темір жол желісіндегі сигнал беру жөніндегі нұсқаулыққа сәйкес нұсқағыштармен жабдықталады.

406. Магистральдық темір жол желісінің барлық учаскелерінде поездық диспетчерлік, поездық станция аралық, станциялық, желілік-жол, бағыттамаалық байланыс болуы тиіс.

Автобұғаттаумен, диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде және барлық электрлендірілген учаскелерде энергодиспетчерлік және аралықтық байланыс болуы тиіс.

407. Кабельдік байланыс желілері бар учаскелерде СОБ және байланыс электр механиктерінің қызметтік байланысы болуы тиіс.

Поездар қозғалысын, билет сатуды және желілік бөлімшелердің жұмысын басқару үшін магистральдық, жол, жолдық басқару, билеттік-диспетчерлік, вагондық-диспетчерлік, маневрлік диспетчерлік, ақпараттық-есептеу, жергілікті байланыс түрлері болуы тиіс.

408. Магистральдық темір жол желісінің барлық учаскелері поездық радиобайланыспен жабдықталуы тиіс. Поездық радиобайланыс поезд локомотивтері, моторвагонды поездар, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам машинистерінің:

- 1) бүкіл диспетчерлік учаске шегінде поезд диспетчерімен;
- 2) аралықты шектейтін станциялар бойынша кезекшілерімен;
- 3) бір аралықта қарама қарсы және ізінше келе жатқан локомотивтердің, моторвагонды поездардың, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам машинистерімен;
- 4) өтпелер мен деполар бойынша кезекшілермен;
- 5) жөндеу жұмыстарының басшылары және сигналшылармен;
- 6) поездар мен объектілердегі әскерилендірілген күзет атқыштарымен;
- 7) кабинадан шыққан кездегі машинистің көмекшісімен;
- 8) жолаушылар поезының бастығымен (механик-бригадирімен);
- 9) вагондарды қарап тексеруші-жөндеушілермен екі жақты сенімді байланысын қамтамасыз етуі тиіс.

409. Станциялардың жабылуы немесе станциялар бойынша кезекшілерінің

кезекшілігі алынып тасталуы салдарынан аралық ұзындығының 15 км-ден астам болып ұлғайған кезде поезддық радиобайланыстың жаңа жүйелері енгізілгенге дейін аралықта жүрген кезде поезд диспетчерімен тұрақты радиобайланыстың болуы шартымен поезд локомотивтері, моторвагонды поездар, өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам машинистерінің жақын арадағы станция бойынша кезекшімен радиобайланысын қамтамасыз етуге рұқсат етіледі.

Магистральдық темір жол желісінің поездар қозғалысы қарқынды және диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерінде енгізілетін поезддық радиобайланыстың жаңа жүйелері аралықтың ұзындығына қарамастан, осы тармақта аталған қызметкерлердің екі жақты байланысын қамтамасыз етуі керек.

410. Станцияларда технологиялық қажеттілігіне қарай станциялық радиобайланыс, екі жақты парк байланысы құрылғылары және жолаушыларға хабарлауға арналған байланыс қолданылуы тиіс.

Станциялық радиобайланыс маневрлік және дөңестік радиобайланыс, станциялық технологиялық орталықтардың, вагондар мен локомотивтерге техникалық қызмет көрсету пункттерінің радиобайланысы, жүк аудандарының, контейнерлік алаңдардың жүк вагондарын коммерциялық қарап тексеру пункттерінің радиобайланысы, техникалық құралдарға (СОБ, ақпараттандыру, байланыс, жол, түйіспе желісі және т.б.) қызмет көрсету және жөндеу жөніндегі бригадалардың, әскерилендірілген күзет бөлімшелерінің радиобайланысы желілерінде екі жақты байланысты қамтамасыз етуі тиіс.

Бір станция шегінде әр түрлі маневрлік аудандар үшін бірдей радиожиіліктерді қолдануға жол берілмейді.

411. Станцияның әр маневрлік ауданы және оған қызмет көрсететін локомотивтер үшін жеке радиожиілік бөлінеді.

Екі жақты парк байланысы құрылғылары парк шегінде жақсы естілуді қамтамасыз етуі тиіс. Бұл құрылғылардың жұмысы магистральдық темір жол желісі аумағының сыртындағы шуды азайту үшін бағытталған болуы тиіс.

Поездық және маневрлік жұмыс туралы нұсқауларды беру үшін, сондай-ақ жолаушыларға ақпарат беру үшін қолданылатын екі жақты парк байланысы құрылғылары тұрақты іске қосулы тұруы, байланыс арналарының үздіксіз жұмыс істеуін қамтамасыз етуі, іске қосылған күйі бақылануы тиіс.

412. Жүктасымалды желілердің аралықтары мен станцияларындағы жөндеу жұмыстарын басқару үшін жөндеу бөлімшелерінің ішінде жұмыс басшысымен, жұмыс басшысының локомотивтер машинистерімен, өздігінен жүретін арнаулы жылжымалы құрам машинистерімен және тиісті қызметтің кезекші операторымен сенімді екі жақты байланысты қамтамасыз етуге арналған жөндеу-оперативтік радиобайланыс қолданылуы тиіс.

413. Поездық диспетчерлік және бағыттамалық байланысты поездар

қозғалысымен байланысты емес мәселелер бойынша сөйлесуге тыйым салынады.

Бағыттамалық байланыс желісіне, орталықтандыру қосындарын, бағыттамалық қосындарды және станция бойынша кезекшіні қоспағанда, басқа телефондарды қосуға тыйым салынады.

414. Поездық диспетчерлік байланысқа станциялар бойынша кезекшілердің, маневрлік диспетчерлердің, операторлардың, локомотив деполары, ауыстыру пункттері бойынша кезекшілердің, энергодиспетчерлердің және локомотив диспетчерлерінің, сигнал беру және байланыс дистанциялары кезекші инженерлерінің ғана телефондарын қосуға жол беріледі. Диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде поездық диспетчерлік байланысқа өтпелер бойынша кезекшілердің телефондарын қосуға жол беріледі.

Штатында тасымалдау қызметінің кезекші қызметкерлері жоқ немесе штатында бар, бірақ олардың тәулік бойына кезекшілігі көзделмеген станцияларда поездық диспетчерлік байланысқа станциялар бастықтарының, СОБ электр механиктері мен электр монтерлерінің пәтерлерінде орнатылған телефондарды қосуға рұқсат беріледі.

Пәтерлерде орнатылған телефондарды қосуды поезд диспетчері арнаулы аспаппен және сөйлесу кезіне ғана жүргізеді.

415. Аралықтарда поездық диспетчерлік байланыс сымдарына дрезина жүргізушілерінің (мәжбүр болып тоқтаған кезде), қалпына келтіру және өрт сөндіру поездары бастықтарының, СОБ электр механиктерінің және қалпына келтіру, жол жұмыстарының және электрмен жабдықтау құрылғылары жөніндегі жұмыстар басшыларының алып жүретін телефондарын уақытша қосуға жол беріледі.

Поездық станция аралық байланысқа станциялар бойынша кезекшілердің телефондарын ғана, ал автобұғаттауы бар учаскелерде, бұдан басқа, аралық байланыс телефондарын және өтпелер бойынша кезекшілердің телефондарын ғана қосуға жол беріледі

## **§ 12. Темір жол көлігінің ақпараттық-есептеу жүйесі**

416. Ақпараттық-есептеу жүйесі:

- 1) деректердің енгізілуін, берілуін, өңделуін және сақталуын;
- 2) есептеу нәтижелерінің белгіленген мерзімде тұтынушыларға берілуін;
- 3) темір жол көлігінің ішкі салаларындағы жоспарлау, оперативті басқару, есепке алу, статистика міндеттерінің шешілуін қамтамасыз етуі тиіс.

417. Техникалық және бағдарламалық құралдар жұмысқа қабілетті және активті күйде тұрақты ұсталуы, талап етілетен сенімділік пен нақтылықпен қамтамасыз етуі тиіс.



418. Аралықтардағы байланыс және БОС кабельдік желілері жер төсемі шегінен тыс магистральдық темір жол желісінің бөлінген алқабында салынуы тиіс. Жекелеген жағдайларда кабельдік желілерді қолданыстағы ережелерді сақтай отырып жер төсемінде салуға жол беріледі. Талшықты-оптикалық кабельдер негізіндегі байланыс желілері түйіспелі желінің немесе автобұғаттау желілерінің тіреулеріне аспа әдісімен орындалуы мүмкін.

419. Байланыстың аспа әдісімен орындалған кабельдік желілері иілуінің барынша ұзын жебесі болғанда кем дегенде: /

1) тұрғындар тұрмайтын жерлердегі жерден 5,0 м;

2) тұрғындар тұратын жерлердегі жерден 6,0 м;

3) жолаушылар платформаларының бетінен 4,5 м;

4) темір жол өтпелеріндегі автомобиль жолдарының тінінен 7,0 м биіктікте  
б о л у ы т и і с .

Иілудің барынша ұзын жебесі болғанда СОБ және байланыс әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен жерге дейінгі қашықтық кем дегенде:

5) аралықтарда 2,5 м;

6) станцияларда 3,0 м;

7) автомобиль жолдарымен қиылысқанда 5,5 м (бар желілерде оларды қайта орнатқанға дейін 4,5 м қашықтықты сақтауға рұқсат етіледі).

420. Темір жол жолдарымен қиылысқанда СОБ және байланыс әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен рельс бастиегінің үстіне дейінгі қашықтық кем дегенде 7,5 м болуы тиіс. Электрлендірілген темір жол жолдарының СОБ және байланыс әуе желілерімен қиылысуына жол берілмейді. Мұндай қиылысулар жерасты кабельдік ендірмелермен орындалады.

421. СОБ және байланыс желілері зақымданған кезде оларды қалпына келтіру мынадай кезектілікпен жүргізілуі тиіс:

1) поездық диспетчерлік байланыс сымдары;

2) жол бұғаттамасы, энергодиспетчерлік байланыс сымдары;

3) электр асатаяқ жүйесінің, поездық станция аралық және бағыттамалық байланыс сымдары; электрмен жабдықтау құрылғыларын телебасқару сымдары;

4) СОБ пен байланыстың қалған сымдары.

422. Участкеде қолданылатын екі және одан артық байланыс пен СОБ желілері бір мезгілде зақымданған қалыпта қалпына келтіру басымдылығы желілердің қуатымен белгіленеді және мынадай болуы тиіс:

1) талшықты-оптикалық байланыс желілері;

2) металл кабельдер негізіндегі байланыс желілері;

3) байланыс және СОБ әуе желілері.

423. СОБ және байланыс құрылыстары мен құрылғылары тартым тогының, электр беріліс желілерінің және найзағай разрядтарының кедергі келтіретін және

қауіпті ықпалынан қорғалуы тиіс.

424. Солардың көмегімен түрлі тәуелділіктер жүзеге асырылатын СОБ аппараттары, сондай-ақ поезддық және станциялық радиобайланыс аппараттары жабық болуы және пломбылануы тиіс, оларды ашуды бұл құрылғыларды қарап тексеру журналына міндетті түрде алдын ала жаза отырып, сигнал беру және байланыс дистанциясының соған уәкілеттілігі бар қызметкерінің жүргізуіне жол беріледі. СОБ және радиобайланыс аппараттарындағы пломбылардың тұтастығы үшін осы аппараттарды пайдаланатын кезекші қызметкерлер (станциялар бойынша кезекшілер, орталықтандыру қосынының операторлары, бағыттамалық қосынның кезекшілері, локомотивтердің машинистері және т.б.) жауапты болады.

425. Сигнал беру және байланыс дистанцияларында дистанцияда бар СОБ және байланыс құрылғыларының және олар қызмет көрсететін басқа құрылғылардың сызбалары мен суреттемелері, тиісті стандарттар мен нормалар болуы тиіс. Бұл құжаттарға барлық өзгерістер уақтылы енгізіліп отыруы тиіс.

СОБ құрылғылары бойынша үлгі шешімдерді сигнал беру және байланыс басқармасы бекітеді. СОБ құрылғыларында үлгі емес техникалық шешімдерді қолдануға жол берілмейді.

426. СОБ құрылғылары мен аспаптарын қайта жабдықтау, оның орнын ауыстыру, жөндеу, сынау және ауыстыру жөніндегі жоспарлық жұмыстар және белгіленген тәуелділіктердің бұзылуына немесе олардың жұмысын уақытша тоқтауына алып келетін басқа жоспарлық жұмыстар Ұлттық темір жол компаниясының басшылығы бекіткен оларды орындаудың ең аз мерзімдерін көздейтін кестелерге сәйкес жүргізілуі тиіс. Қандай да болмасын жағдайларда станцияларды мұндай жұмыстарды станция бойынша кезекшінің келісімінсіз және бұл туралы жұмыс басшысының жолдарды, бағыттамалы бұрмаларды, СОБ, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына алдын ала жазбастан жүргізуге тыйым салынады. Диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде осындай жұмыстар поезд диспетчерінің келісімі бойынша ғана жүргізілуі тиіс.

Құрылғылар станция бойынша кезекшінің жайынан айтарлықтай қашықтықта орналасқан кезде бұл құрылғыларды іске қосу туралы жазба, сондай-ақ ақаулықтарды жою жөніндегі алдын ала көзделмеген жұмыстарды жүргізу үшін бұл құрылғыларды уақытша ажырату туралы жазба кейіннен жұмыс басшысы СОБ, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына жеке қолын қоюы арқылы, сол журналда тіркелетін, станция бойынша кезекшіге берілетін телефонограммамен ауыстырылуы мүмкін.

427. Белгіленген тәуелділіктерді бұзбай жекелеген СОБ құрылғылары мен аспаптарын ауыстыру және ажырату станция бойынша кезекшінің (диспетчерлік

орталықтандыруы бар учаскелерде поезд диспетчерінің) келісімі бойынша ғана СОВ, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына жазбастан жүргізілуі мүмкін.

Қолданыстағы СОВ құрылғыларын сынау барлық жағдайларда СОВ станция бойынша кезекшінің, ал диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде поезд диспетчерінің келісімі бойынша және соның қадағалуымен жүргізіледі.

428. Сигналдық аспаптарды жарықтандыру сигналдар көрсетулерінің айқын көрінуін қамтамасыз етуі тиіс.

429. Уақтылы және толассыз жарықтандыруды қамтамасыз ету:

1) бағдаршамдарды және маршруттық нұсқағыштарды – сигнал беру және байланыс дистанцияларының бастықтарына;

2) бағыттамалық нұсқағыштарды, жол қоршауларын түсіру құрылғыларының және гидравликалық бағандардың станциялардағы нұсқағыштарын – станциялар бастықтарына;

3) локомотив, вагон, жол және басқа шаруашылықтардың жолдарындағы сигнал аспаптарын – тиісті бөлімшелердің бастықтарына жүктеледі.

430. Станциялық жолдардағы сигналдық аспаптарды жарықтандыру құрылғыларын электрмен жабдықтауды электрмен жабдықтау дистанциясы қамтамасыз етеді.

431. Сигнал беру және байланыс дистанциясының қызметкерлері бағдаршамдардың және маршруттық нұсқағыштардың сигналдық көрсетулерінің тұрақты қалыпты көрінуін қамтамасыз етуге міндетті.

Бағдаршамдар көрсетулерінің көрінуін электр механик бағдаршамдық шамдарды ауыстарған сайын жолдан қарап тексеруі тиіс.

Аралықтар мен станциялардың бас жолдары бойынша сигналдардың көрінуін аға электр механик локомотивтен кем дегенде айына бір рет және сигнал беру және байланыс дистанциясының бастығы кем дегенде тоқсанына бір рет тексеруі тиіс.

432. Сигнал беру және байланыс дистанциясының және локомотив депосының бастықтары немесе олардың орынбасарлары кем дегенде тоқсанына бір рет автоматты локомотив сигнал беруін, радиобайланыстың және қауіпсіздік құрылғыларының жұмысын локомотивтен тексеруі тиіс.

Автоматты локомотив сигнал беру және поезддық радиобайланыстың жұмысы темір жол көлігі кәсіпорнының салалық (локомотив шаруашылығы, сигнал беру және байланыс) басқармаларының басшылығы бекіткен график бойынша, нәтижелерін құжаттай тіркей отырып, кезең-кезең зертхана-вагонмен тексеріледі.

Тексеру нәтижелерін темір жол көлігі кәсіпорнының салалық (локомотив шаруашылығы, сигнал беру және байланыс) басқармаларының басшыларымен бірлесіп қаралады.

433. Жол, СОБ, электрмен жабдықтау құрылғылары және жылжымалы құрам, соның ішінде өздігінен жүретін арнайы жылжымалы құрам электрлік рельс тізбектерінің тұрақты сенімді жұмысын қамтамасыз етуі тиіс.

434. СОБ және байланыс құрылғыларын қолданатын қызметкерлер оларды қолдану тәртібіне үйретілуі және олардың білімі тексерілуі тиіс.

Сигнал беру және байланыс дистанциясының бастығы СОБ және байланыс құрылғыларын қолданатын басқа қызметтер қызметкерлерінің оқытылуын қ а м т а м а с ы з е т е д і .

435. Автоматты және жартылай автоматты бұғаттау электрмен жабдықтауы көзінің аккумуляторлық резерві болған кезде ол тұрақты әзірлікте болуы тиіс және оның алдындағы СОБ құрылғыларының және өтпе сигнал беруінің кем дегенде 36 сағатта тоқ көзін беру өшірілмеуі шартымен 8 сағат ішінде толассыз жұмыс істеуін қамтамасыз етуі тиіс.

Автоматты және жартылай автоматты бұғаттау электрмен жабдықтаудың негізгі жүйесінен резервтегісіне немесе керісінше ауысу уақыты 1,3 с-тан аспауы т и і с .

Сенімді электрмен жабдықтауды қамтамасыз ету үшін электрмен жабдықтау құрылыстары мен құрылғыларының күйіне кезең-кезең бақылау, олардың параметрлерін зертхана-вагондармен, диагностика аспаптарымен өлшеу жүргізілуі және жоспарлы жөндеу жұмыстары жүзеге асырылуы тиіс.

436. Электр жылжымалы құрамның тоқ қабылдағышындағы кернеу деңгейі ауыспалы ток кезінде кем дегенде 21 кВ, тұрақты ток кезінде 2,7 кВ және ауыспалы ток кезінде 29 кВ-тан артық емес және тұрақты ток кезінде 4 кВ болуы т и і с .

Жекелеген учаскелерде уәкілетті органдардың рұқсаты бойынша кернеу деңгейінің ауыспалы ток кезінде кем дегенде 19 кВ және тұрақты ток кезінде 2,4 к В б о л у ы н а ж о л б е р і л е д і .

СОБ құрылғыларындағы ауыспалы токтың номиналдық кернеуі 115, 230 немесе 380 В болуы тиіс. Номиналдық кернеудің көрсетілген шамаларынан ауытқу азаю жағына қарай 10%-дан артық емес, ұлғаю жағына қарай 5%-дан а р т ы қ е м е с ж о л б е р і л е д і .

437. Электрмен жабдықтау құрылғылары қысқа тұйықталудан, асқан кернеуден және белгіленген нормалардан артық асқан жүктемеден қорғалуы тиіс.

Тұрақты токтағы электрлендірілген желілер ауданындағы жерасты металл құрылыстары (құбыржолдар, кабельдер және т.б.), сондай-ақ металл және темір-бетон көпірлер, жолөткелдер, түйіспе желісінің тіректері, бағдаршамдар, гидробағандар және т.б. электрлік коррозиядан қорғалуы тиіс.

Тұрақты токтағы электрлендірілген желілердің тартымдық қосалқы станциялар, сондай-ақ электр жылжымалы құрамның СОБ және байланыс

құрылғыларының қалыпты жұмысын бұзатын түйіспе желісі токтарының өтуінен қ о р ғ а н ы с ы б о л у ы т и і с .

438. Түйіспе сымы аспасының биіктігі рельс бастиегінің үстіңгі деңгейінің үстіңде аралықтарда және станцияларда 5750 мм-ден төмен, ал өтпелерде 6000 мм - д е н т ө м е н б о л м а у ы т и і с .

Айрықша жағдайларда бар желілерде бұл қашықтық жылжымалы құрамның тұруы көзделмеген станцияларда орналасқан жолдардағы, сондай-ақ аралықтардағы жасанды құрылыстар шегінде, Министрліктің рұқсаты бойынша ауыспалы токтағы электрлендірілген желілерде 5675 мм-ге дейін және тұрақты токтағы электрлендірілген желілерде 5550 мм-ге дейін кемітілуі мүмкін.

Түйіспе сымы аспасының биіктігі 6800 мм-ден аспауы тиіс.

439. Жасанды құрылыстар шегінде токқабылдағыштың ток әкелетін элементтерінен және түйіспе желісінің кернеулі бөліктерінен құрылыстардың жерге қосу бөліктеріне және жылжымалы құрамға дейінгі қашықтық тұрақты токтағы электрлендірілген желілерде кем дегенде 200 мм және ауыспалы токтағы электрлендірілген желілерде кем дегенде 350 мм болуы тиіс.

Ерекше жағдайларда қолда бар жасанды құрылыстарда уәкілетті органымен келісілген рұқсаты бойынша көрсетілген қашықтықтардың азайтылуына жол б е р і л у і м ү м к і н .

440. Аралықтарда және станцияларда шеткі жолдың осінен түйіспе желісі тірегінің ішкі шетіне дейінгі қашықтық кем дегенде 3100 мм болуы тиіс.

Ойықтардағы тіректер кюветтердің шегінен тыс жерлерде орнатылуы тиіс.

Қара тым қатты түсетін ойықтарда (жартастысынан басқа) және олардан шыға берістерде (100 м ұзындықта) шеткі жолдың осінен түйіспе желісі тірегінің ішкі шетіне дейінгі қашықтық кем дегенде 5700 мм болуы тиіс.

441. Қолда бар желілерде олар жаңғыртылғанға дейін, сондай-ақ жаңадан электрлендіріліп жатқан желілерде аса қиын жағдайларда шеткі жолдың осінен түйіспе желісі тірегінің ішкі шетіне дейінгі қашықтық кем дегенде станцияларда 2450 мм және аралықтарда 2750 мм болуына жол беріледі.

Барлық белгіленген мөлшерлер жолдың түзу учаскелері үшін белгіленген. Поездардың жылдамдығы сағатына 140 км астам айналысу жол учаскелерінде, қисық учаскелерінде бұл қашықтықтар түйіспе желісі тіректері үшін белгіленген габариттік к е ñ е ю г е с ә й к е с ұ л ғ а й т ы л у ы т и і с .

Түйіспе желісі, әуе желілері мен бағдаршамдар, сондай-ақ сигналдық белгілер тіректерінің өзара орналасуы сигналдар мен белгілердің жақсы көрінуін қ а м т а м а с ы з е т у і т и і с .

442. Түйіспе желісінің элементтері, темір-бетон тіректердегі, темір-бетон және металл емес жасанды құрылыстардағы түйіспе желісінің бекіту бөлшектері бекітілетін барлық металл құрылыстар (көпірлер, жолөтпелер, тіректер),

сондай-ақ кернеуде тұрған түйіспе желісінің бөліктерінен кем дегенде 5 м қашықтықта орналасқан, жеке тұрған металл конструкциялар (гидробағандар, бағдаршамдар, көпірлер мен жолөтпелердің элементтері және басқалары) жерге қосу немесе құрылыстар мен конструкцияларға жоғары кернеу түскенде қорғанышты ажыратылу құрылғыларымен жабдықталуы тиіс.

Түйіспе желісінің және ауыспалы ток әуе желілерінің ықпалы аймағында орналасқан, қауіпті кернеулер пайда болуы мүмкін барлық металл құрылыстар ж е р г е қ о с у ғ а ж а т а д ы .

Электрлендірілген жолдардың үстінде орналасқан жолөтпелер мен жаяу жүргіншілер көпірлерінде сақтандырғыш қалқандар және кернеуде тұрған түйіспе желісінің бөліктерінен сақтау үшін адамдар өтетін жерлерде жаппай т ө с е м о р н а т ы л у ы т и і с .

443. Кернеуі 1000 В-тан астам түйіспе желісі, автобұғаттау және бойлық электрмен жабдықтау желілері әуелік аралықтардың (оқшаулағыш түйіндесулердің), бейтарап ендірмелердің, секциялық және ойылып салынатын оқшаулағыштардың, ажыратқыштардың көмегімен жекелеген учаскелерге ( с е к ц и я л а р ғ а ) б ө л і н у і т и і с .

Әуелік аралықтардың шекарасында орнатылған түйіспе желісі тіректерінің немесе қалқандардың ерекше бояуы болуы тиіс. Бұл тіректердің немесе қалқандардың арасында токқабылдағыштары көтеріліп тұрған электр жылжымалы құрамның тоқтауына тыйым салынады.

444. Электр деполардың және жарактау құрылғыларының, сондай-ақ электр жылжымалы құрамның төбесіндегі жабдықтар қарап тексерілетін жолдардың түйіспе желісін айырғыштарын ауыстырып қосуды локомотив депосының қызметкерлері жүргізеді. Жүк вагондарын коммерциялық қарап тексеру пункттерінің түйіспе желісін айырғыштарын ауыстырып қосуды энергодиспетчердің бұйрығынсыз арнайы оқудан өткен қызметкерлер жүргізеді. Қалған айырғыштарды ауыстырып қосу тек энергодиспетчердің бұйрығымен ғана жүргізіледі. Бұл ретте айырғыштарды және ажыратқыштарды ауыстырып қосуды энергодиспетчердің бұйрығымен басқа қызметтердің оқудан өткен қызметкерлері де жүргізе алады.

445. Кернеуі 1000 В-тан астам электр берілісі әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен жер бетіне дейінгі қашықтық барынша ұзын асу жебесі б о л ғ а н д а к е м д е г е н д е : а р а л ы қ т а р д а 6 , 0 м соның ішінде жетуі қиын жерлерде 5,0 м автомобиль жолдарымен қиылысқанда, станцияларда және елді мекендерде 7 , 0 м б о л у ы т и і с .

темір жол жолдары қиылысқан кезде кернеуі 1000 В-тан астам электр берілісі

әуе желілері сымдарының төменгі нүктесінен электрлендірілмеген жолдардың рельс бастиегінің жоғарғы жағының деңгейіне дейін кем дегенде 7,5 м болуы тиіс.

Электрлендірілген желілерде түйіспе желісі сымдарына дейінгі бұл қашықтық қиып өтілетін желілердің кернеу деңгейіне тәуелділігі бойынша қарай белгіленуі тиіс.

446. Құрылыстарды, құрылғыларды және қызметтік-техникалық ғимараттарды қарап тексеруді оларға тікелей қызмет көрсететін қызметкерлер, сондай-ақ осы құрылыстар мен құрылғылар олардың қарауында болатын станциялардың, деполардың, дистанциялардың немесе учаскелердің бастықтары тиісті ережелер мен нұсқаулықтарда белгіленген тәртіппен және мерзімдерде жүргізеді.

Бас және қабылдау-жөнелту жолдарындағы бағыттамалы бұрмаларды, бұдан басқа, станция бастығы жол шеберімен және СОБ электр механигімен бірлесіп кем дегенде айына бір рет қарап тексеруі тиіс.

Қарап тексеру нәтижелері және анықталған кемшіліктерді жою үшін қажетті іс-шаралар ақаулықтарды жою және межеленген іс-шараларды орындау мерзімдері енгізілетін арнаулы журналға енгізіледі.

447. Ұлттық темір жол компаниясы ведомстволық бөлімшелеріндегі шаруашылықтың жағдайын, еңбек тәртібінің сақталуын жүйелі түрде тексеруі және барлық құрылыстар мен құрылғылардың түзу күйде күтіп ұсталуына, жұмыс технологиясының орындалуына, қозғалыс қауіпсіздігінің және еңбектің қорғалуының қамтамасыз етілуіне кепілдік беретін шараларды қолдануы тиіс.

## **§ 14. Құрылыстар мен құрылғыларды жөндеу**

448. Құрылыстар мен құрылғыларды жөндеу қозғалыс қауіпсіздігін және еңбекті қорғауды қамтамасыз еткен кезде, әдетте, поездардың қозғалыс кестесін бұзбай жүргізілуі тиіс.

Көлемі бойынша үлкен жөндеу және құрылыс жұмыстарын жүргізу үшін поездардың қозғалыс кестесінде толаскездер көзделуі және осы жұмыстардан туындайтын жылдамдық шектеулері ескерілуі тиіс.

Жолды, жасанды құрылыстарды, түйіспе желісін және СОБ құрылғыларын ағымдық күтіп ұстау жөніндегі жұмыстарды орындау үшін поездардың қозғалыс кестесінде көзделетін ұзақтығы 1-2 сағат, ал осы жұмыстарды машиналар кешені, мамандандырылған бригадалар және механикаландырылған колонналар жүргізген кезде ұзақтығы 3-4 сағат технологиялық толаскездер берілуі тиіс.

449. Жолды, жасанды құрылыстарды, түйіспе желісін және СОБ және байланыс құрылғыларын және басқа құрылыстар мен құрылғыларды жөндеу

жөніндегі, поездардың қозғалыс кестесінде көзделмеген уақыт кезінде орындалатын жұмыстар, әдетте, аралықты жабусыз жүргізілуі тиіс.

450. Жұмыстардың басшысы қозғалысты үзуге алып келетін жұмыстарды, сондай-ақ оларды жүргізу үшін қозғалыс кестесінде толаскездер көзделген жұмыстарды жүргізу уақытына поезд диспетчерімен тұрақты байланыс (телефондық немесе радио арқылы) орнатуға міндетті.

Қозғалыс кестесіндегі толаскездер тәуліктің қараңғы кезінде көзделетін учаскелерде жұмыс басшысы жұмыстар жүргізілетін жерге жарық берілуін қамтамасыз етуге міндетті.

451. Механикаландырылған және автоматтандырылған сұрыптау дөңестерінің құрылғыларына, жолдарға және дөңестердегі басқа құрылыстар мен құрылғыларға техникалық қызмет көрсету және оларды жөндеу үшін ұзақтығы 0,7-1,5 сағат технологиялық толаскездер берілуі тиіс.

452. Аралықта және станцияда қозғалыс үшін кез келген кедергі (тоқтауды талап ететін жер), сондай-ақ қозғалыс үшін қауіпті, тоқтауды немесе жылдамдықты азайтуды талап ететін, жұмыстар жүргізілетін жер поездың (маневрлік құрамның) келетіні-келмейтініне қарамастан екі жақтан да сигналдармен қоршалуы тиіс.

4 5 3 . М ы н а л а р ғ а :

1) қозғалыс үшін қауіпті, жұмыстар жүргізілетін жер сигналдармен қоршалғанға дейін жұмыстарға кірісуге;

2) кедергі жойылғанға, жұмыстар толық аяқталғанға, жолдың, түйіспе желісінің күйі, габариттің сақталуы тексерілгенге дейін кедергіні немесе жұмыстар жүргізілетін жерді қоршап тұрған сигналдарды алуға тыйым салынады .

454. Жолдағы жұмыстар жүргізілетін жерді қоршап тұрған алып жүрілетін сигналдарды орнату және күзету үшін жұмыстар басшысы тиісті сынақтарды тапсырған қызметкерлер ішінен сигналшыларды бөледі. Сигналшыларда темір жол көлігінің басқа қызметкерлері үшін жалпыға бірдей қабылданғандардан ерекшеленетін бас киімдері болуы және олар сигналдық кеудешелер киюі тиіс.

Жолдағы жұмысты кеңейтілген шеппен жүргізген кезде, сондай-ақ радиусы аз қисық учаскелерде, ойықтарда және сигналдар нашар көрінетін басқа жерлерде және поездар қозғалысы қарқынды учаскелерде жұмыс басшысы жұмыс орнын қоршайтын сигналдардың жанындағы қызметкерлермен тұрақты байланыс (телефондық немесе радио арқылы) орнатуға міндетті (телефонную немесе по радио). Сигналшыларда және жұмыс басшыларында алып жүретін радиостанциялар болуы тиіс. Жұмыстар жүргізілетін жермен байланысты қамтамасыз ету тәртібін Ұлттық темір жол компаниясының басшылығы белгілейді .



455. Станциялық жолдарда станция бойынша кезекшінің келісімінсіз және жұмыс басшысы Жолдарды, бағыттамалы бұрмаларды, СОБ, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналына алдын ала жазбастан тоқтау немесе жылдамдықты кеміту сигналдарымен қоршауды талап ететін жұмыстарды жүргізуге тыйым салынады. Диспетчерлік орталықтандырумен жабдықталған учаскелерде мұндай жұмыстар көрсетілген тәртіппен, бірақ поезд диспетчерінің келісімі бойынша ғана жүргізілуі тиіс. Мұндай жұмыстарды түйіспе желісінде кернеуді алып, бірақ жол мен жасанды құрылыстардың тұтастығын бұзбастан жүргізген кезде, сондай-ақ кенеттен пайда болған ақаулықтарды жою жөніндегі жұмыстарды орындаған кезде жұмыстардың басталуы және аяқталуы туралы жазба жұмыстар басшысы станция бойынша кезекшіге (диспетчерлік орталықтандыруы бар учаскелерде - поезд диспетчеріне) беретін, сол журналда тіркелетін телефонограммамен ауыстырылуы мүмкін.

Жұмыстар аяқталған соң құрылғыларды іске қосуды жұмыс басшысының Жолдарды, бағыттамалы бұрмаларды, СОБ, байланыс және түйіспе желісі құрылғыларын қарап тексеру журналындағы жазбасы немесе станция бойынша кезекшіге берілген, кейіннен жұмыс басшысы жеке қолын қоятын, сол журналда тіркелетін телефонограмманың негізінде станция бойынша кезекші жүргізеді.

456. Дара жолды учаскеде аралықты, ал қос жолды немесе көп жолды учаскеде бір немесе бірнеше жолды жабу, егер ол көршілес темір жол ұйымдарымен белгіленген қозғалыс мөлшерлерінің өзгеруіне алып келмесе, темір жол желі операторының рұқсаты бойынша жүргізіледі. Егер мұндай жабу ТМД елдерінің көршілес темір жол ұйымдарына белгіленген поездар қозғалыс мөлшерлерінің өзгеруіне алып келсе, басқа темір жол әкімшіліктерімен келісу бойынша рұқсат беруі мүмкін.

457. Дара жолды учаскеде аралықты, ал қос жолды немесе көп жолды учаскеде бір немесе бірнеше жолды жабу туралы кем дегенде бір тәулік бұрын жұмыстардың тиісті басшыларын хабардар етеді. Аралықты немесе жолдарды жабу және ашу жұмыстарды бастау алдында және жұмыстар аяқталған соң поезд диспетчерінің бұйрығымен жүргізіледі.

Жұмыстар басшысы аралықтың немесе жолдардың жабылғаны туралы поезд диспетчерінің бұйрығын (жазбаша хабарлама, телефонограмма немесе жеделхат нысанындағы) алғанға дейін және жұмыстар орны сигналдармен қоршалғанға дейін жұмыстарға кірісуге тыйым салынады.

458. Аралықты немесе жолдарды ашу жол жұмыстарының немесе жасанды құрылыстардағы жұмыстардың аяқталғандығы және поездардың толассыз және қауіпсіз қозғалуы үшін кедергілердің жоқ екендігі туралы телефонограмманы немесе жеделхатты бұл жұмыстарды қандай ұйымның орындағанына қарамастан жол дистанциясы бастығының немесе ол уәкілеттік берген лауазымы жол

шеберінен төмен емес қызметкердің жазбаша хабарламасынан, телефонограммасынан немесе жеделхатынан кейін ғана жүргізіледі.

Қолда бар СОБ және байланыс немесе электрмен жабдықтау құрылғыларының жұмысын қалпына келтіру тиісінше СОБ және байланыс аға электр механигінен немесе энергодиспетчерден хабарлама алған соң жүргізіледі.

Т е м і р ж о л к ө л і г і н  
т е х н и к а л ы қ п а й д а л а н у

ережелеріне 1-қосымша

Б Е К І Т Е М І Н

Ж ө н д е у ұ й ы м ы н ы ң б а с ш ы с ы

-----  
2 0 0 \_\_ ж ы л ғ ы « \_\_ » -----  
М.О.

\_\_\_\_\_ тиесілі  
(АЖҚ-ның меншік иесі болып табылатын кәсіпорынның толық атауы)  
\_\_\_\_\_ тіркелген

(станцияны, темір жол ұйымын көрсету қажет)  
№ \_\_\_\_ АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзарту туралы техникалық шешім

Техникалық күйін тексеру, техникалық диагностикалау және жүргізілген сынақтардың нәтижелері негізінде қажетті жөндеу жұмыстарының түрлері мен көлемін тағайындайды және олар орындалған соң келесі АЖҚ (бір.) қызмет ету мерзімін ұзартады

Р/с №	А Ж Қ атауы	Зауыттық нөмірі	Шығарылған күні : күні, ай, жылы	Ұсынылатын жөндеудің түрі мен көлемі	Жобаның, ТШ, басшылықтың нөмірі	Қызмет ету мерзімі ұзартылды ( айы жылына дейін)	Ж ө н д е у жүргізілген күн
1	2	3	4	5	6	7	8

АЖҚ ауыстырылатын тораптары: арбашалар, автотіркегіш және автотежегіш жабдықтар ұдайы қарап тексеріледі және, қажет болғанда, белгіленген тәртіппен олардың ауыстыру жүргізіледі, ауыстырылатын тораптардың қызмет ету мерзімі осы техникалық шешім бойынша ұзартуға жатпайды.

Қ о с ы м ш а л а р :

1. Техникалық күйін тексеру және техникалық диагностикалау туралы есеп.
2. Сынақтар туралы есеп.

Келісілді: \_\_\_\_\_ Комиссия мүшелері

**Арнаулы жылжымалы құрамның қызмет ету мерзімін ұзарту жөніндегі жұмыстарды жүргізу туралы**

**акті**

200\_\_ жылғы «\_\_» \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ тиесілі  
(АЖҚ-ның меншік иесі болып табылатын кәсіпорынның толық атауы)  
қызмет ету мерзімін ұзарту мақсатында АЖҚ-ның қызмет ету мерзімін ұзартып  
жөндеу жөніндегі жұмыстарды жүргізу туралы

Осы Акт \_\_\_\_\_

(жұмыстарды орындаған кәсіпорынның атауы)

200\_\_ жылғы «\_\_» \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_ техникалық шешімге сәйкес келесі  
жұмыстарды жүргізгені туралы жасалды:

Р/с №	АЖҚ-ның атауы	Зауыттық нөмірі	Орындалған жұмыстар
1	2	3	4

АЖҚ техникалық түзу күйде және Қазақстан Республикасының  
магистральдық темір жол желісі жолдары бойынша пайдалануға жіберілуі  
м ү м к і н .

Пайдалану мерзімі \_\_ жылғы \_\_ айының \_\_\_\_\_ күніне дейін ұзартылды.  
АЖҚ-ның меншік иесі \_\_\_\_\_ Жөндеу ұйымының басшысы

200\_\_ жылғы «\_\_» \_\_\_\_\_

М.О.

М.О.

200\_\_ жылғы «\_\_» \_\_\_\_\_