14 мая 2020 года. Железная дорога.

Повторение пройденного материала:

Тема: Электроснабжение на железнодорожном транспорте.

1. Какую роль играют тяговые подстанции;
2. Какая должна быть высота контактного провода над уровнем головки рельса;
3. Для чего предназначена нейтральная вставка;

Новая тема : Организация движения поездов на железнодорожном транспорте. (3 часа)

. Основой организации движения поездов по инфраструктуре является сводный график движения поездов, который объединяет деятельность всех подразделений, выражает заданный объем эксплуатационной работы подразделений владельцев инфраструктур.  
В соответствии с пунктом 1 статьи 18 Федерального закона от 10 января 2003 г. N 17-ФЗ "О железнодорожном транспорте в Российской Федерации" сводный график движения поездов утверждается в порядке, определяемом федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта, на основании предложенных владельцами инфраструктур графиков движения поездов в пределах инфраструктур.  
Организация движения поездов в пределах одной инфраструктуры осуществляется на основании графика движения поездов, утверждаемого и вводимого в действие владельцем этой инфраструктуры.  
Движение поездов по графику обеспечивается соблюдением норм и правил, правильной организацией и выполнением технологического процесса работы железнодорожных станций, депо, тяговых подстанций, пунктов технического обслуживания и других подразделений железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов.  
Нарушение сводного графика движения поездов не допускается. В исключительных случаях или из-за отказа технических средств, или явлений стихийного бедствия, когда происходит нарушение сводного графика движения поездов, работники всех хозяйств обязаны принимать оперативные меры для ввода в график опаздывающих поездов пассажирских и грузовых и обеспечивать их безопасное проследование.  
На железнодорожных путях необщего пользования владелец железнодорожных путей необщего пользования утверждает контактные графики движения поездов.  
2. Сводный график движения поездов должен обеспечивать:  
удовлетворение потребностей в перевозках пассажиров и грузов;  
безопасность движения поездов;  
эффективное использование пропускной и провозной способности участков и перерабатывающей способности железнодорожных станций;  
рациональное использование железнодорожного подвижного состава и погрузочно-разгрузочных средств;  
соблюдение установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад;  
возможность производства работ по текущему содержанию и ремонту пути, сооружений, устройств сигнализации, централизации и блокировки, связи и электроснабжения;  
выполнение технологического процесса по своевременной перевозке грузов;  
согласованность работы железнодорожного транспорта общего и необщего пользования.  
3. Порядок назначения и отмены поездов всех категорий на железнодорожном транспорте общего пользования в соответствии со сводным графиком движения устанавливается владельцем инфраструктуры.  
4. Каждому поезду присваивается номер, установленный графиком движения поездов. Поездам одного направления присваиваются четные номера, а поездам обратного направления - нечетные.  
Кроме номера, каждому грузовому и пассажирскому поезду на железнодорожной станции его формирования (отправления) присваивается индекс, который не изменяется до железнодорожной станции расформирования (назначения).  
По видам сообщения пассажирские поезда делятся на дальние, следующие на расстояние свыше 700 км, местные - до 700 км и пригородные - до 150 км.  
Поездам, не предусмотренным графиком движения (восстановительные, пожарные, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара), номера присваиваются при их назначении. Номера таких поездов и порядок их следования объявляются диспетчером поездным.  
5. Приоритетность поездов устанавливается в зависимости от следующей очередности перевозок:  
Внеочередные перевозки, осуществляемые для восстановления движения поездов и тушения пожаров (восстановительные и пожарные поезда, снегоочистители, локомотивы без вагонов, специальный самоходный подвижной состав, назначаемые для восстановления нормального движения и для тушения пожара);  
воинские перевозки (воинские поезда);  
перевозки пассажиров в международном сообщении (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);  
перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в дальнем следовании (высокоскоростные, скоростные, скорые пассажирские поезда);  
перевозки пассажиров в пределах Российской Федерации в пригородном сообщении (поезда пригородного сообщения);  
перевозки почтовых отправлений, багажа, грузобагажа (почтово-багажные, грузобагажные поезда);  
специальные перевозки (специальные поезда);  
грузопассажирские и людские перевозки (грузопассажирские и людские поезда);  
перевозки грузов (грузовые (сквозные, участковые, сборные, вывозные, передаточные), хозяйственные поезда и локомотивы без вагонов).  
6. Движение поездов производится по московскому поясному времени в 24-часовом исчислении.  
В служебных помещениях, на пассажирских вокзалах должны быть установлены часы. Порядок установки, ремонта и содержания настенных и наружных электрических часов, находящихся в местах работы уполномоченных лиц, связанных с движением поездов и обслуживанием пассажиров, определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
Показание времени на часах должно быть одинаковым на всех участках и подразделениях железнодорожного транспорта.  
7. Движение поездов производится с разграничением их раздельными пунктами.  
Раздельными пунктами являются железнодорожные станции, разъезды, обгонные пункты и путевые посты, проходные светофоры автоблокировки, а также границы блок-участков при автоматической локомотивной сигнализации, применяемой как самостоятельное средство сигнализации и связи.  
Железнодорожные пути необщего пользования, не имеющие раздельных пунктов, рассматриваются как железнодорожные станции с организацией движения по железнодорожным путям маневровым порядком.  
8. Границами железнодорожной станции являются:  
на однопутных участках - входные светофоры;  
на двухпутных участках по каждому в отдельности главному железнодорожному пути с одной стороны - входной светофор, а с другой - сигнальный знак "Граница станции", установленный на расстоянии не менее 50 м за последним выходным стрелочным переводом.  
На двухпутных участках, оборудованных двусторонней автоблокировкой, а также где установлены входные светофоры для приема поездов по неправильному железнодорожному пути, границей железнодорожной станции по каждому в отдельности главному железнодорожному пути являются входные светофоры.  
При совпадении границ двух смежных раздельных пунктов владельца инфраструктуры и владельца железнодорожных путей необщего пользования их границами является входной светофор или сигнальный знак "Граница станции", установленный в створе с входным или маневровым светофором.  
Граница железнодорожного пути необщего пользования обозначается знаком "Граница железнодорожного пути необщего пользования" или "Граница подъездного пути". Место установки знака определяется владельцем инфраструктуры и владельцем железнодорожных путей необщего пользования совместно.  
9. Каждый раздельный пункт, вспомогательный пост и пассажирский остановочный пункт должен иметь наименование или номер. Наименование должно быть помещено на пассажирском здании (здании поста) с фасада, с обеих сторон подхода поездов, а при необходимости также на концах пассажирских платформ.  
На пассажирских остановочных пунктах, расположенных на участках с интенсивным движением пассажирских поездов в пригородном сообщении, наименование пункта, кроме того, должно указываться в нескольких местах вдоль пассажирской платформы.  
10. Железнодорожные пути делятся на главные на перегонах, станционные (в том числе главные на железнодорожных станциях) и специального назначения.  
Управление эксплуатацией всех железнодорожных путей в пределах станционной территории, за исключением переданных в ведение других подразделений и организаций, осуществляется начальником железнодорожной станции.  
Порядок использования станционных железнодорожных путей в соответствии с их назначением устанавливается техническо-распорядительным актом железнодорожной станции.  
11. На железнодорожных станциях каждый железнодорожный путь, стрелочный перевод, станционный пост централизации и стрелочный пост, а на перегонах каждый главный железнодорожный путь должен иметь номер.  
Не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям, стрелочным переводам и постам в пределах одной железнодорожной станции. На железнодорожных станциях, имеющих отдельные парки, не допускается устанавливать одинаковые номера железнодорожным путям в пределах одного парка. Порядок нумерации железнодорожных путей и стрелочных переводов устанавливается нормами и правилами.  
12. Использование технических средств железнодорожной станции устанавливается техническо-распорядительным актом.  
Порядок, установленный техническо-распорядительным актом, является обязательным для работников владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования и владельцев железнодорожного подвижного состава.  
При отсутствии у владельца железнодорожного пути необщего пользования железнодорожных станций, техническо-распорядительный акт может не составляться, а порядок использования технических средств при этом устанавливается инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, которая разрабатывается и утверждается владельцем железнодорожных путей необщего пользования и согласовывается владельцем инфраструктуры.  
13. Техническо-распорядительный акт железнодорожной станции разрабатывается и утверждается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожного пути необщего пользования в соответствии с нормами и правилами.  
К техническо-распорядительному акту прилагаются схематический план и масштабный планы железнодорожной станции и, в зависимости от местных условий, необходимые инструкции.  
Порядок составления и утверждения техническо-распорядительных актов устанавливается нормами и правилами.  
Допускается применение для составления и ведения техническо-распорядительных актов автоматизированных систем, разрабатываемых, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
14. Стрелки, расположенные на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, а также охранные должны находиться в нормальном положении.  
Нормальным положением для стрелок является:  
входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий - направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути;  
входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий - направление по соответствующим главным железнодорожным путям;  
всех остальных на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, - направление по соответствующим главным железнодорожным путям;  
ведущих в предохранительные и улавливающие тупики - направление в эти тупики.  
сбрасывающих – направление на сброс;  
На железнодорожных станциях, расположенных на малоинтенсивных линиях (участках), где обслуживание двух стрелочных постов осуществляется одним дежурным стрелочного поста, а также где не предусмотрены уполномоченные работники, нормальное положение входных стрелок на главных железнодорожных путях однопутных линий устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
Нормальное положение стрелок указывается знаком плюс в таблицах зависимости положения стрелок и сигнальных показаний светофоров в маршрутах. Для железнодорожных станций с нецентрализованными стрелками нормальное их положение, кроме того, указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции и выписках из него\*\*9. В необходимых случаях начальником железнодорожной станции устанавливается нормальное положение нецентрализованных стрелок, не включенных в зависимость с сигналами и маршрутами, ведущих на станционные железнодорожные пути, выделенные для стоянки восстановительных и пожарных поездов, вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами).  
Установленное нормальное положение обозначается на станинах стрелок и на кожухах приводов стрелок электрической централизации.  
Стрелки в другое положение могут переводиться при:  
приготовлении маршрутов для приема и отправления поездов;  
маневровой работе;  
занятии железнодорожных путей железнодорожным подвижным составом;  
необходимости ограждения мест препятствий и производства работ на станционных железнодорожных путях;  
очистке, проверке и ремонте стрелок.  
На железнодорожных станциях с электрической централизацией установка стрелок в нормальное положение необязательна, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные, улавливающие тупики, сбрасывающих стрелок, оборудованных устройствами автоматического возврата, которые должны устанавливаться в нормальное положение автоматически в соответствии с требованиями пункта 27 приложения N 3 к настоящим Правилам, при отсутствии устройств автоматического возврата или их неисправности - дежурным по железнодорожной станции, а на участках с диспетчерской централизацией - диспетчером поездным.  
Ручные нецентрализованные охранные стрелки, сбрасывающие остряки и стрелки в нормальном положении должны быть заперты на контрольный замок, сбрасывающие  башмаки – на навесной замок.  
15. Стрелочный перевод, уложенный на перегоне, приписывается к одной из соседних станций или же у места ответвления устраивается стрелочный пост.  
Порядок технического обслуживания, освещения, охраны этих стрелочных переводов, а также хранения ключей от стрелок устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
16. Каждый пост управления стрелками и сигналами должен находиться в ведении только одного работника, являющегося ответственным за перевод управляемых им стрелок и сигналов и за безопасность движения:  
станционный пост централизации - в ведении дежурного по железнодорожной станции;  
исполнительный - в ведении дежурного станционного поста централизации, оператора поста централизации;  
стрелочный пост - в ведении дежурного стрелочного поста;  
пост централизации механизированной и автоматизированной сортировочной горки - в ведении дежурного по сортировочной горке или оператора сортировочной горки.  
Разрешается на железнодорожных станциях обслуживание двух стрелочных постов одним дежурным стрелочного поста, а отдельных стрелок и постов - непосредственно дежурным по железнодорожной станции. Перечень таких железнодорожных станций определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
На железнодорожных станциях, расположенных на участках с диспетчерской централизацией, ответственным за перевод стрелок и управление сигналами, является диспетчер поездной.  
17. Для контроля за работой дежурных стрелочного поста на железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы назначаются старшие дежурные стрелочного поста. На железнодорожных станциях, перечень которых определяется, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования, старшие дежурные стрелочного поста могут назначаться непосредственно для обслуживания поста или одновременно для обслуживания поста и контроля за работой других дежурных стрелочных постов, расположенных в стрелочном районе. На центральные посты диспетчерской централизации и станционные посты централизации на железнодорожных станциях, кроме диспетчеров поездных или дежурных по железнодорожной станции, могут назначаться операторы поста централизации.  
18. Перед приемом и отправлением поезда должны запираться стрелки, непосредственно входящие в маршрут приема и отправления, а также охранные.  
Перевод централизованных стрелок при приготовлении маршрута для приема и отправления поездов производится дежурным по железнодорожной станции или по его указанию оператором поста централизации. Перевод и запирание нецентрализованных стрелок при приготовлении маршрута для приема или отправления поездов производятся дежурным стрелочного поста, старшим дежурным стрелочного поста или дежурным по железнодорожной станции при обслуживании им стрелок.  
19. Ключи от запертых в маршрутах приема и отправления поездов нецентрализованных стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, должны храниться у дежурного по железнодорожной станции или у старшего дежурного стрелочного поста, а оборудованных - в исполнительном аппарате на стрелочном посту или в распорядительном аппарате дежурного по железнодорожной станции.  
Ключи от запертых стрелок, не оборудованных ключевой зависимостью, на перегонах, а также на приемо-отправочных железнодорожных путях промежуточных железнодорожных станций при занятии этих железнодорожных путей железнодорожными составами (без локомотивов) или отдельными вагонами должны храниться у дежурного по железнодорожной станции. Порядок хранения ключей от других наиболее ответственных стрелок, ведущих на железнодорожные пути, выделенные для стоянки вагонов с опасными грузами I класса (взрывчатыми материалами), восстановительных и пожарных поездов, стрелок съездов между главными железнодорожными путями, улавливающих тупиков и перечень этих стрелок устанавливаются в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкцией по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.  Перевод стрелок при маневровых передвижениях производится сигналистами или дежурными стрелочного поста по распоряжению лица, руководящего маневрами,  
При маневровых передвижениях на железнодорожных станциях с электрической централизацией перевод стрелок осуществляется дежурным по железнодорожной станции или оператором поста централизации. В случае передачи стрелок с центрального на местное управление, а также при производстве маневров на нецентрализованных стрелках, не обслуживаемых дежурными стрелочного поста, допускается перевод стрелок работниками составительских или локомотивных бригад, кондукторами грузовых поездов, дежурными по парку железнодорожной станции, дежурными по железнодорожной станции, начальником железнодорожной станции, приемосдатчиками груза и багажа, работниками локомотивного, вагонного депо и другими. Перечень железнодорожных станций с указанием номеров таких стрелок, а также работников, которым разрешается их перевод при производстве маневров, и порядок перевода стрелок устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
Перед переводом централизованной стрелки обслуживающий ее работник должен убедиться в том, что стрелочный перевод не занят железнодорожным подвижным составом.  
21. При необходимости выполнения работ по ремонту на стрелочном переводе сигналист или дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) может допустить к производству ремонта работников подразделения железнодорожного пути (дистанции железнодорожного пути) или подразделения сигнализации, централизации и блокировки (дистанции сигнализации, централизации и блокировки) и дирекции связи только по разрешению дежурного по железнодорожной станции.  
По окончании ремонта сигналист, дежурный стрелочного поста (старший дежурный стрелочного поста) обязаны убедиться в том, что состояние стрелочного перевода обеспечивает безопасное движение, и доложить об этом дежурному по железнодорожной станции.  
22. Стрелочные переводы на станционных железнодорожных путях, в том числе стрелочные переводы примыкающих железнодорожных путей, переданных в ведение других подразделений, соответственно, владельца инфраструктуры, владельца железнодорожных путей необщего пользования находятся в распоряжении начальника железнодорожной станции.  
Стрелочные переводы на железнодорожных путях других подразделений владельца инфраструктуры, железнодорожных путей необщего пользования находятся в ведении начальников соответствующих подразделений.  
Начальники железнодорожных станций и соответствующих подразделений обязаны обеспечивать содержание стрелочных переводов, находящихся в их ведении, в чистоте и исправности, а также чистоту, исправность действия и хорошее освещение стрелочных указателей.  
23. Контроль технического состояния, чистка, смазывание, закрепление и замена отдельных болтов осуществляются:  
нецентрализованных стрелочных переводов - обслуживающими их дежурными стрелочного поста;  
централизованных стрелочных переводов - работниками подразделения железнодорожного пути (дистанции железнодорожного пути) в пределах границ обслуживания.  
Порядок контроля технического состояния, чистки, смазывания, закрепления и замены отдельных болтов централизованных, а также нецентрализованных стрелочных переводов, не находящихся в ведении дежурных стрелочного поста, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктур, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
24. Маневры на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должны производиться по указанию только одного работника, который может быть дежурным по железнодорожной станции, диспетчером маневровым железнодорожной станции, дежурным по сортировочной горке или парку железнодорожной станции, а на участках, оборудованных диспетчерской централизацией, - диспетчером поездным. Распределение обязанностей по распоряжению маневрами указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования.  
Порядок производства маневровой работы на железнодорожных путях необщего пользования в пределах пунктов ремонта железнодорожного подвижного состава устанавливается владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
25. Основным средством передачи указаний при маневровой работе должна быть радиосвязь, а в необходимых случаях - устройства двусторонней парковой связи.  
Подача сигналов при маневровой работе разрешается ручными сигнальными приборами.  
26. Машинист локомотива, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, производящий маневры, не вправе приводить в движение локомотив, моторвагонный железнодорожный подвижной состав или специальный самоходный подвижной состав без получения указания руководителя маневров лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или сигнала, подаваемого ручными сигнальными приборами. Кроме указания или сигнала руководителя маневров, перед выездом на стрелки централизованных маневровых маршрутов машинист должен убедиться в наличии разрешающего показания маневрового светофора лично, а в случае отсутствия видимости сигнала через руководителя маневров, а на нецентрализованные стрелки - получить от дежурного стрелочного поста сигнал или сообщение (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи) о готовности стрелок для маневровых передвижений. При отсутствии маневровых светофоров или невозможности открытия светофора перед выездом на централизованные стрелки машинистом должно быть получено сообщение о готовности стрелок для маневровых передвижений от дежурного по железнодорожной станции (лично, по радиосвязи, устройствам двусторонней парковой связи или переданное через руководителя маневров).  
На железнодорожных станциях с электрической централизацией стрелок и светофоров в случаях передачи стрелок с центрального на местное управление выезд на стрелки разрешается по указанию или сигналу работника, на которого возложен перевод этих стрелок.  
Основные положения по использованию устройств радиосвязи и двусторонней парковой связи при маневровой работе устанавливаются нормами и правилами.  
27. Маневры производятся со скоростью не более:  
60 км/ч - при следовании по свободным железнодорожным путям одиночных локомотивов и локомотивов с вагонами, прицепленными сзади с включенными и опробованными автотормозами;  
40 км/ч - при движении локомотива с вагонами, прицепленными сзади, а также при следовании одиночного специального самоходного подвижного состава по свободным железнодорожным путям;  
25 км/ч - при движении вагонами вперед по свободным железнодорожным путям, а также восстановительных и пожарных поездов;  
15 км/ч - при движении с вагонами, занятыми людьми, с проводниками и командами, сопровождающими грузы, а также с негабаритными грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й и 6-й степеней;  
5 км/ч - при маневрах толчками, при подходе отцепа вагонов к другому отцепу в подгорочном парке, у фронтов погрузки-выгрузки;  
3 км/ч - при подходе локомотива (с вагонами или без них) к вагонам, а на железнодорожных путях необщего пользования при проследовании вагонами вперед негабаритных мест и опасных зон и при постановке вагонов на вагоноопрокидыватель.  
Скорость передвижения железнодорожного подвижного состава по вагонным весам в зависимости от конструкции весов устанавливается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, утверждаемой владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
Скорость роспуска вагонов на сортировочных горках при различных сигналах горочных светофоров, а также условия, обеспечивающие безопасность движения и сохранностьжелезнодорожного подвижного состава, устанавливаются, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования в зависимости от технического оснащения горок и местных условий.  
Маневры толчками и роспуск с сортировочных горок вагонов с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, рефрижераторных вагонов и секций должны производиться с особой осторожностью в соответствии с порядком, установленным нормами и правилами.  
28. Маневры на главных железнодорожных путях или с пересечением их, а также с выходом за входные стрелки могут допускаться в каждом случае только с разрешения дежурного по железнодорожной станции при закрытых соответствующих входных светофорах, ограждающих вход на железнодорожные пути и стрелки, на которых производятся маневры.  
Не допускаются маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции на перегон на однопутных и по неправильному железнодорожному пути на двухпутных участках без согласия диспетчера поездного и дежурного по железнодорожной станции соседней железнодорожной станции и без установленного разрешения, выдаваемого машинисту. Маневры с выходом состава за границу железнодорожной станции по правильному железнодорожному пути на двухпутных участках допускаются с согласия диспетчера поездного по устному разрешению дежурного по железнодорожной станции.  
На железнодорожных станциях, где на мачте входного светофора в сторону оси железнодорожной станции имеется специальный маневровый светофор, выход маневрирующего состава за границу железнодорожной станции производится по его сигналу.  
29. Маневры на станционных путях, расположенных на уклонах, где создается опасность ухода железнодорожного подвижного состава на перегон и маршруты следования поездов, производятся с постановкой локомотива со стороны спуска с включением и опробованием автотормозов вагонов. При невозможности постановки локомотива со стороны спуска, маневры на таких путях должны производиться путем осаживания, а автотормоза вагонов должны быть включены и опробованы. Порядок производства маневров, обеспечивающий безопасность движения на железнодорожных станциях, имеющих такие железнодорожные пути, устанавливается нормами и правилами и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования.  
30. На железнодорожных станциях, имеющих горочные устройства для сортировки вагонов, маневры должны производиться в порядке, утвержденном, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
Не допускается производить маневры толчками и распускать с горки:  
вагоны, занятые людьми, кроме вагонов с проводниками (командами), сопровождающими грузы;  
вагоны с грузами отдельных категорий, указанных в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте;  
платформы и полувагоны, загруженные грузами боковой и нижней негабаритности 4-й, 5-й, 6-й степеней и грузами с верхней негабаритностью 3-й степени, груженые транспортеры;  
локомотивы в недействующем состоянии, моторвагонный железнодорожный подвижной состав, составы рефрижераторных поездов, пассажирские вагоны, краны на железнодорожном ходу;  
вагоны и специальный подвижной состав, имеющие трафарет "С горки не спускать";  
сцепы из двух платформ, загруженных рельсами длиной 25 м и другими длинномерными грузами.  
Указанный железнодорожный подвижной состав может быть пропущен через сортировочную горку только с маневровым локомотивом.  
На железнодорожных путях необщего пользования для передвижения вагонов у фронтов погрузки-выгрузки могут использоваться специальные маневровые средства (толкатели, дистанционно управляемые локомотивы, маневровые тележки, электролебедки), которые должны соответствовать требованиям по обеспечению безопасности движения, сохранности железнодорожного подвижного состава и безопасности работников, связанных с маневровой работой и производством погрузочно-выгрузочных работ.  
31. Не допускается пропускать через сортировочные горки груженые и порожние транспортеры, имеющие 12 и более осей, груженые транспортеры сцепного типа грузоподъемностью 120 тонн при наличии в сцепе одной или двух промежуточных платформ, а также железнодорожный подвижной состав, имеющий трафарет "Через горку не пропускать".  
32. Железнодорожный подвижной состав на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования должен устанавливаться в пределах полезной длины железнодорожного пути, которая ограничена:  
при наличии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны выходным (маршрутным, маневровым) светофором, с другой - изолирующим стыком путевого участка рельсовой цепи;  
при наличии светофоров и отсутствии электрической изоляции железнодорожного пути - с одной стороны светофором, с другой - предельным столбиком;  
при отсутствии светофоров и электрической изоляции железнодорожного пути - предельными столбиками с обеих сторон.  
Стоящие на станционных железнодорожных путях, а также на железнодорожных путях необщего пользования без локомотива составы поездов, вагоны и специальный подвижной состав должны быть надежно закреплены от ухода тормозными башмаками, стационарными устройствами для закрепления вагонов, ручными тормозами или другими средствами закрепления, предусмотренными нормами и правилами.  
Порядок закрепления вагонов и составов устанавливается нормами и правилами и указывается в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции или в инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, с учетом местных условий.  
У вагонов, стоящих на железнодорожной станции, не занятых под грузовыми операциями, не находящихся под очисткой, дезинфекцией и в ремонте, двери должны быть закрыты.  
33. Вагоны с грузами, указанные в правилах перевозок грузов на железнодорожном транспорте, при производстве маневров с использованием паровозов должны иметь соответствующее прикрытие от паровоза, работающего на твердом топливе, из вагонов с неопасными грузами или порожних вагонов.  
Вагоны с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и цистерны со сжиженными газами при стоянке на железнодорожной станции вне поездов, за исключением находящихся под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков, должны устанавливаться на специально выделенных железнодорожных путях, указанных в техническо-распорядительном акте железнодорожной станции. Такие вагоны должны быть сцеплены, надежно закреплены от ухода и ограждены переносными сигналами остановки.  
Стрелки, ведущие на железнодорожный путь стоянки таких вагонов, устанавливаются в положение, исключающее возможность заезда на этот железнодорожный путь железнодорожного подвижного состава.  
При нахождении вагонов с опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) и цистерн со сжиженными газами под накоплением на железнодорожных путях сортировочных парков должны соблюдаться особые меры предосторожности, установленные правилами перевозок грузов на железнодорожном транспорте, нормами и правилами.  
34. Команды на движение локомотива, моторвагонного железнодорожного подвижного состава, специального самоходного подвижного состава, производящего маневры, должен отдавать только один работник - руководитель маневров, ответственный за правильное их выполнение.  
Руководитель маневров обязан:  
точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;  
обеспечивать правильную расстановку и согласованность действий всех работников, участвующих в производстве маневров, на основе ознакомления их с планом и способами выполнения предстоящей маневровой работы;  
формировать поезда в точном соответствии с требованиями норм и правил и настоящих Правил;  
организовать маневровую работу так, чтобы были обеспечены безопасность движения, личная безопасность работников, занятых на маневрах, сохранность железнодорожного подвижного состава и груза. Маневры с вагонами, занятыми людьми, с пассажирскими вагонами при движении вагонами вперед, негабаритными и опасными грузами класса I (взрывчатыми материалами) необходимо производить с особой осторожностью.  
На железнодорожных станциях в зависимости от путевого развития, характера и объема маневровой работы железнодорожного пути разделяются на маневровые районы.  
На промежуточных железнодорожных станциях руководителем маневров может являться кондуктор главный или работник, который выполняет его обязанности.  
Маневровыми передвижениями локомотива, не обслуживаемого составительской бригадой или кондуктором главным, руководит работник (руководитель маневров), имеющий право распоряжаться производством маневров в данном районе, или по его указанию сигналист (дежурный стрелочного поста).  
Маневровые передвижения специального самоходного подвижного состава по станционным железнодорожным путям производятся в соответствии с нормами и правилами.  
35. Локомотивная бригада, обслуживающая локомотив, моторвагонный железнодорожный подвижной состав, специальный самоходный подвижной состав, при производстве маневров, обязана:  
точно и своевременно выполнять задания на маневровую работу;  
внимательно следить за подаваемыми сигналами, точно и своевременно выполнять сигналы и указания о передвижениях;  
внимательно следить за людьми, находящимися на железнодорожных путях, положением стрелок и расположением железнодорожного подвижного состава;  
обеспечивать безопасность производства маневров и сохранность железнодорожного подвижного состава.  
36. Локомотивные бригады, работающие со сборными поездами, а также выделенные для производства маневровой работы, кондукторы поездов грузовых и составительские бригады должны знать порядок маневровой работы на железнодорожной станции, указанный в техническо-распорядительном акте, инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования. Порядок ознакомления локомотивных, составительских бригад и кондукторов с условиями маневровой работы, указанными в техническо-распорядительном акте железнодорожных станций, инструкции по обслуживанию и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования, устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
37. Поезда должны формироваться в полном соответствии с настоящими Правилами, сводным графиком движения и планом формирования поездов. Нормы массы и длины грузовых поездов по направлениям и по каждому участку устанавливаются в графике движения и плане формирования поездов и должны соответствовать типу локомотива, профилю железнодорожного пути на участках обращения поездов и полезной длине приемо-отправочных железнодорожных путей на железнодорожных станциях этих участков, а на электрифицированных линиях - условиям технологического электроснабжения.  
Поездные формирования, не принадлежащие перевозчику, должны формироваться в соответствии с требованиями настоящих Правил и правил перевозок грузов железнодорожным транспортом.  
Нормы массы и длины грузовых поездов, обращающихся на железнодорожных путях необщего пользования, в том числе и специализированных, устанавливаются владельцем железнодорожных путей необщего пользования на основании тяговых расчетов исходя из результатов проведенных опытных поездок и с учетом технологии обслуживания транспортом необходимых подразделений.  
Порядок формирования и пропуска длинносоставных, тяжеловесных, соединенных, а также повышенной массы и длины грузовых поездов устанавливается, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
Нормы массы и длины дальних пассажирских поездов и порядок размещения вагонов в них указываются в служебных расписаниях движения поездов.  
Порядок прицепки к пассажирским поездам вагонов сверх нормы и следования пассажирских длинносоставных поездов на железнодорожных путях общего пользования устанавливается владельцем инфраструктуры.  
При постановке в поезд железнодорожного подвижного состава, а также специального подвижного состава масса и длина его определяются в соответствии с таблицами нормативов графика движения поездов, соответственно, владельцем инфраструктуры, владельцем железнодорожных путей необщего пользования.  
Эти таблицы помещаются в служебных расписаниях движения поездов.  
38. Не допускается ставить в поезда:  
вагоны неисправные, угрожающие безопасности движения, а также вагоны, состояние которых не обеспечивает сохранности перевозимых грузов;  
вагоны, загруженные сверх их грузоподъемности;  
платформы и полувагоны, загруженные с нарушением технических условий размещения и крепления грузов;  
вагоны, имеющие просевшие рессоры, вызывающие перекос кузова или удары рамы и кузова вагона о ходовые части, а также вагоны с неисправностью кровли, создающей опасность отрыва ее листов;  
вагоны, не имеющие трафарета о производстве установленных видов ремонта, за исключением вагонов, следующих по особым документам, либо по перевозочным документам, как груз на своих осях;  
платформы, транспортеры и полувагоны с негабаритными грузами, если о следовании таких вагонов не будет дано указаний о возможности их следования;  
платформы с незакрытыми бортами, за исключением случаев, предусмотренных нормами и правилами;  
вагоны с незакрепленными бункерами, цистерны, хопперы, зерновозы, цементовозы и подобный железнодорожный подвижной состав с открытыми крышками загрузочно-выгрузочных верхних и нижних устройств;  
полувагоны с открытыми дверями и люками или люками, закрытыми на одну закидку запорного механизма;  
порожние крытые вагоны с открытыми и не запертыми на дверную закидку дверями;  
вагоны для перевозки нефтебитума с не очищенными от битума колесными парами по поверхности (кругу) катания.  
Вагоны, имевшие сход с рельсов или находившиеся в поезде, потерпевшем крушение или аварию, допускаются к использованию на инфраструктуре, железнодорожных путях необщего пользования только после их осмотра и признания годными для движения.  
39. Допускается прицеплять к пассажирским поездам дальнего следования нецельнометаллические вагоны служебно-технического назначения.  
Во всех пассажирских поездах в первом и последнем вагонах крайние торцовые двери должны быть заперты, а переходные площадки закреплены в поднятом положении.

Закрепление изученного материала:

Письменно ответить на следующие вопросы:

1) Чем обеспечивается движение поездов по графику ;

2) Что является границей станции на однопутном участке;

3) На какие категории делятся железнодорожные пути ;