



бул. „Мария Луиза” №110, София 1233  
тел.: (+359 2) 932 3037  
факс: (+359 2) 932 3070

[www.rail-infra.bg](http://www.rail-infra.bg)  
[Livanov@rail-infra.bg](mailto:Livanov@rail-infra.bg)

**ОДОБРЯВАМ:**

*Заличено на основание  
Регламент (ЕС) 2016/679*

**инж. Златин Крумов**  
Генерален директор

**ИНСТРУКЦИЯ**

**за включване на товарни вагони за междурелсие 1520 мм във влаковете и  
движението им по железопътната инфраструктура на Р България  
(Изменена със Заповед № 3-2115 от 13.12.2021 г., изменена със Заповед № 3-270 от  
22.02.2022 г.)**

## **Глава първа ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Чл. 1.** Настоящата инструкция определя допълнителните изисквания за включване на товарни вагони за междурелсие 1520 мм във влаковете, движещи се по железопътната инфраструктура на Р България.

**Чл. 2.** (1) Товарните вагони за междурелсие 1520 мм, пристигащи през железопътните гранични преходи в Р България, трябва да бъдат с предварително сменени талиги за междурелсие 1435 мм.

(2) Смяната на талигите на пристигащите и заминаващите товарни вагони за междурелсие 1520 мм през фериботната връзка Ильичевск (Поти/Батуми/Кавказ)-Варна-Ильичевск (Поти/Батуми/Кавказ) от 1520 на 1435 мм и обратно се извършва във фериботния комплекс Варна.

## **Глава втора ТЕХНИЧЕСКИ УСЛОВИЯ ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВАГОНИТЕ ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм**

**Чл. 3.** (1) Приемането и предаването на товарните вагони за междурелсие 1520 мм, преминаващи през граничните преходи, се извършва съгласно „Правилник за използване на товарни вагони в международно съобщение“ (ПГВ).

(2) Приемането и предаването на вагоните във фериботния комплекс Варна се извършва по ред и начин, определен със Споразумения за организация експлоатацията на товарните вагони в пряко железопътно-фериботно съобщение между пристанища Ильичевск (Украйна), Потти, Батуми (Грузия), Кавказ (Русия) и Варна (България).

**Чл. 4.** Движението на вагони за междурелсие 1520 мм по железните пътища на Р България се извършва на талиги за междурелсие 1435 мм.

**Чл. 5.** При движението на товарните вагони от Варна към Ильичевск (Поти/Батуми/Кавказ) талигите за междурелсие 1520 мм се подават обезличено.

**Чл. 6.** Техническото обслужване и текущия ремонт на товарните вагони за междурелсие 1520 мм по железните пътища на Р България се извършват съгласно изискванията на „Правила за използване на товарни вагони в международно съобщение“ (ПГВ).

**Чл. 7.** В гара Варна фериботна след смяната на талигите се извършва:

1. Регулиране на лостовата система.
2. Регулиране луфта на плъзгалките.
3. Регулиране действието на тегловия датчик.

## **Глава трета ТЕХНИКО-ТЕХНОЛОГИЧНИ УСЛОВИЯ ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВАГОНИ ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм**

**Чл. 8.** (1) Товарните вагони за междурелсие 1520 мм, влизащи през граничните преходи и Варна фериботна, са с габарити: **0-ВМ** (01-Т); **1-ВМ** (0-Т); **1-Т/5100** и **1-Т**, а именно:

№	тип на вагона	габарит
1	Покрит вагон с обем на коша до 106 куб. метра	01-Т
2	Покрит вагон с обем на коша от 107 до 144 куб. метра	0-Т
3	Открит вагон	01-Т
4	Платформен вагон	01-Т
5	Содовоз	0-Т
6	Циментовоз, тип „Хопер“	01-Т, 0-Т, 1-Т
7	Цистерна	01-Т, 0-Т, 1-Т
8	А) Хладилен вагон или хладилна секция	0-Т, 1-Т/5100, 1-Т
	Б) Преустроен хладилен вагон или хладилна секция от габарит 1-Т (с демонтирани кожуси и заглушители) в габарит 0-Т	0-Т
9	Вагон за превоз на битум	0-Т, 1-Т
10	Двуетажни платформи за превоз на автомобили	1-Т
11	ЦМТВ (Целометален товарен вагон)	1-Т

(2) Товарните вагони за междурелсие 1520 мм, влизащи през граничните преходи в Р България, трябва да отговарят на следните габарити:

№	Статичен габарит на	За страните членки на		
		RIV	ОСЖД	1520 мм
1	Подвижен състав	международен товарен габарит	03-ВМ	03-Т
		товарен габарит	02-ВМ	02-Т
		няма	0-ВМ	01-Т
		няма	1-ВМ	0-Т
		няма	Няма	1-Т
2	Натоварване	международен товарен габарит	03-ВМ	03-Т
		товарен габарит	02-ВМ	02-Т
		няма	0-ВМ	01-Т
		няма	1-ВМ	0-Т
		няма	няма	1-Т

**Чл. 9.** За подобряване работата с вагоните и товарите, пристигащи през ферибота Варна-Ильичевск (Поти/Батуми/Кавказ), се въвежда „Вариантен статичен габарит на подвижния железопътен състав и габарит на натоварването 1-Т/5100“. Условиата и начина на работа с вагони и товари с такъв габарит са регламентирани в настоящата инструкция.

**Чл. 10.** (1) Разположението и укрепването на товарите се извършва съгласно „Технически условия за натоварване и укрепване на товари“, действащи в железниците с междурелсие 1520 мм и „Правилник за разположение и укрепване на товарите във вагони и контейнери“ (Приложение № 14 към СМГС).

(2) Товарът в открит вагон, включително опаковката и средствата за укрепването му, трябва да се разполагат в границите на установения товарен габарит. Установяването на габарита се извършва на прав и хоризонтален участък от пътя, при което надлъжната ос на пътя и тази на вагона лежат в една вертикална равнина.

**Чл. 11.** Пристигащите в Р България товарни вагони за междурелсие 1520 мм, в зависимост от габарита им, се движат по маршрутите определени от Генералния Директор на Държавно Предприятие „Национална Компания Железопътна Инфраструктура“ (ДП „НКЖИ“) и са вписани в Приложения № 4, № 5, № 6, № 7 и № 7.1. на настоящата инструкция.

**Чл. 12.** При натоварването на вагони за междурелсие 1520 мм за износ през гара Варна фериботна, в зависимост от местоположението на отправната гара, се спазват габаритите на подвижния състав и натоварването, маршрутите и условията регламентирани в чл. 11. При това височината на пода на вагона, мерена от главата на релсата, се приема: за откритите вагони – 1420 мм, а за платформените – 1300 мм.

**Чл. 13.** (1) Превозът на товари през ферибота Варна-Ильичевск (Поти/Батуми/Кавказ), както и през граничните преходи, размерите на които превишават установения габарит за натоварване (негабаритни товари), както и на товари, за които начините за разполагане и укрепване не са предвидени в техническите условия за натоварване и укрепване на товари, се извършва след съгласуване от съответният лицензиран превозвач с ДП „НКЖИ” и заинтересованите железопътни администрации, на база условията залегнали в съвместният фиш 502-3 на УИС и ОСЖД. По този начин се осъществява и превозът на дългомерни товари (т.е. товари, излизащи извън челните греди на вагоните повече от 400 мм).

(2) Начинът на разполагане и укрепване на негабаритните товари, както и съгласуването между заинтересованите железопътни администрации и превозвачи се извършва съгласно изискванията на „Инструкция за превоз на негабаритни товари и тежки товари по железниците на държавите участнички от ОНД, Латвийска Република, Литовска Република, Естонска Република”

**Чл. 14.** Пристигащите и заминаващи в и от Р България товарни вагони за междурелсие 1520 мм трябва да бъдат натоварени не повече от осовото натоварване, което позволяват техническите възможности на талигите за междурелсие 1435 мм, при спазване на осовото натоварване на железопътната мрежа на Р България, но не повече от 23 т/ос.

**Чл. 15.** Контролът по спазването на габарита на товарите, превозвани в платформени и открити вагони, се извършва на габаритни рамки или чрез измерване в граничните гари и гара Варна фериботна от технически лица, упълномощени представители на съответния превозвач.

**Чл. 16.** (1) Всички пристигнали с фериботните кораби вагони в гара Варна фериботна, както и пристигналите през граничните преходи, се облепват на определените места на двете странични стени с етикети, според габарита на вагона и товара. Не се облепват с етикети за габаритност:

1. Покритите товарни вагони, ако габаритът е шаблонизиран върху страничните им стени;

2. Празните платформени и натоварените открити вагони с товар, който не излиза над челните и страничните им стени. Техният габарит е 01-Т, съгласно таблицата към чл. 8, ал. 1 на настоящата инструкция.

(2) Етикетите за различните габарити са следните:

1. Габарит 01-Т – бял етикет с размери: височина 100 мм, ширина 200 мм и надпис в зелен цвят с височина на буквите и цифрите 50 мм „ГАБАРИТ 01-Т”;

2. Габарит 0-Т – бял етикет със същите размери, като надписът е с червен цвят „ГАБАРИТ 0-Т”;

3. Габарит 1-Т – бял етикет със същите размери, като надписът е с черен цвят „ГАБАРИТ 1-Т”;

4. За междинния вариант габарит за товари в открити вагони с височина 5100 мм от глава релса се използва етикетът по т. 3 със следния надпис „ГАБАРИТ 1-Т/5100”.

**Чл. 17.** При превозване на товарни вагони за междурелсие 1520 мм от Р България за железниците с междурелсие 1520 мм, през граничните преходи се спазват:

1. Габаритите на подвижния състав и натоварването, както и съответните им маршрути, посочени в чл. 11;

2. Отразените в споразумението между ДП „НКЖИ”, превозвачите и железниците с междурелсие 1520 мм технико-експлоатационни условия за осъществяване превоза на външнотърговски товари.

**Чл. 18.** Техническите условия за натоварване и укрепване на товари са отпечатани на български език в „Правилник за натоварване и укрепване на товари във вагони за

междурелсие 1520 мм". Този правилник се предоставя от лицензираните превозвачи на длъжностните лица пряко свързани с изпълнението и контрола на тази дейност.

#### **Глава четвърта** **ЕКСПЛОАТАЦИОННИ УСЛОВИЯ ЗА ДВИЖЕНИЕТО НА ВАГОНИ ЗА** **МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм**

**Чл. 19.** Движението на вагоните за междурелсие 1520 мм по железните пътища на Р България се извършва с влакове, композирани изцяло от такива вагони или в отделни групи, включвани в съставите на влаковете, композирани от европейски вагони.

**Чл. 20.** Групата вагони за междурелсие 1520 мм, включвана във влак, композиран от европейски вагони, се поставя в края на влака. Разрешава се включване на такава група в друга част на влака само в маневрените влакове, движещи се в границите на един железопътен възел.

**Чл. 21.** Товарните вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 01-Т се включват в съставите на всички товарни влакове според плана за композирането им, с ограниченията указани в Приложение № 4 на настоящата инструкция.

**Чл. 22.** Товарните вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т се включват само в съставите на товарни влакове, определени да возят такива вагони в книжка разписание, с ограниченията указани в Приложение № 5 на настоящата инструкция.

**Чл. 23.** Товарните вагони, за междурелсие 1520 мм с габарит 1-Т се движат само в определените участъци и във влаковете определени в книжка разписание, с ограниченията указани в Приложение № 6 на настоящата инструкция.

**Чл. 24.** Товарните вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 1-Т/5100 се движат само в определени участъци и във влакове, определени в книжка разписание, с ограниченията указани в Приложение № 7 на настоящата инструкция.

**Чл. 25 (1)** Във всички гари, товарни гари и индустриални клонове се определят коловозите или части от тях по които не могат да преминават товарни вагони за междурелсие 1520 мм от различните габарити и се отразяват в Технологиите на гарите.

(2) При приемането на новопостроени или ремонтирани коловози, приемателните комисии дават заключение за възможностите за преминаване през тях на вагони за междурелсие 1520 мм от различните габарити. Такова заключение се дава и при строителство и/или ремонт на съоръжения в близост до коловозите.

**Чл. 26.** Влаковете композирани от вагони за междурелсие 1520 мм, и отделните групи такива вагони, включени в съставите на влаковете, композирани с европейски вагони, се ограждат от двете страни с вагон-водачи, които са съоръжени от двете страни с буфери.

**Чл. 27.** Когато се повреди автоматичната спирачка на вагон-водача в края на влака, след него се прикачва един европейски вагон с изправна автоматична спирачка.

**Чл. 28.** Товарните вагони за междурелсие 1520 мм, пристигащи през граничните преходи, се приемат и движат с вагон-водачи съоръжени с автосцепки и буфери.

**Чл. 29. (1)** При увеличаване на вагонопотока, ако се появи необходимост, поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“ (УДВК) при ДП „НКЖИ“, съгласувано с превозвачите, определя гари на разпръскване. При нововъзникнали експлоатационни изисквания (влизане в сила на нов график за движение на влаковете, строителство и ремонт на железен път и съоръжения, устройства на ОТ и др.), тези гари могат да се изменят по установеният ред.

(2) Групите вагони за междурелсие 1520 мм от и за гара Варна-фериботна до и от гарите на разпръскване могат да се движат без вагон-водач на края на влака.

**Чл. 30.** В състава на един товарен влак може да се включват няколко групи вагони за междурелсие 1520 мм. Вагонен състав, композиран от вагони за междурелсие 1520 мм, се прикачва към състава на директен или на групов влак композиран от европейски вагони само на края на влака, чрез вагон-водач. Този състав може да бъде и групов (групи вагони за различни назначения), само ако вагоните между отделните групи в него са прикачени една към друга с еднотипни теглично-отбивачни устройства.

**Чл. 31.** Забранява се включването на група или отделни вагони за междурелсие 1520 мм към пътнически влакове.

**Чл. 32.** (1) Параметрите на влаковете (брутна маса и дължина), в които са включени вагони за междурелсие 1520 мм, се определят от превозвача, съгласувано с поделение „УДВК“ при ДП „НКЖИ“, като брутната маса се дава в книжки разписания.

(2) Не се разрешава композиране и движение на дългосъставни влакове от вагони за междурелсие 1520 мм или когато в състава им има група такива вагони.

**Чл. 33.** (1) Когато вагон-водачът е оборудван с автосцепка, прикачването на групата към влака с европейски вагони, се извършва със специално приспособление наречено „двузвенка“. Редът и начинът за работа с двузвенка е регламентиран в Приложение № 9 на настоящата инструкция.

(2) Сумарното тегло на групите вагони за междурелсие 1520 мм, прикачени към европейските вагони с помощта на „двузвенка“, се определя съгласно чл. 5 на Приложение № 9 на настоящата инструкция.

**Чл. 34.** Максимално допустимата скорост за движение на влаковете от вагони за междурелсие 1520 мм е 70 км/час.

**Чл. 35.** Бутащ помощен локомотив на влак, в чийто състав има вагони за междурелсие 1520 мм, може да се дава само тогава, когато на вагон-водачите във влака са поставени на външните за групата челни греди, нормални теглично-отбивачни съоръжения и във влака няма двузвенка.

**Чл. 36.** Влаковете, в състава на които има включени вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т, се определят в книжка разписание. Под разписанието на съответният влак се вписва максималният габарит на вагоните, които могат да се включват в него.

**Чл. 37.** Участъците, които трябва да се преминават с намалена скорост при движението на влаковете, в които има включени вагони за междурелсие 1520 мм, се определят от Генералния директор на ДП „НКЖИ“ и се сигнализират съгласно чл.чл. 385, 387 и 388 от Наредба № 58 за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.

## **Глава пета**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ НА РАБОТАТА С ВАГОНИТЕ ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм**

**Чл. 38.** (1) Установяването на габарита на товарните вагони за междурелсие 1520 мм, пристигащи през граничните преходи и в гара Варна-фериботна, става чрез преминаването им през габаритна рамка или измерване. Според установения габарит, техническите лица, представители на съответния превозвач, ги облепват от двете страни със съответните етикети за габаритност съгласно чл. 16 на настоящата инструкция.

(2) Етикетите за габарит на натоварените открити и платформени вагони се свалят в гарата на разтоварване. При повторното им натоварване вагоните се облепват с етикет за габарит съгласно чл. 16 на настоящата инструкция.

**Чл. 39.** (1) За всеки влак, в който са включени товарни вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т, техническите лица извършващи пробата издават листовка съгласно Приложение № 8 на настоящата инструкция. Листовката заедно с удостоверението за спирачната маса се връчва на дежурния ръководител движение.

(2) В случаите, когато по обективни причини се наложи да бъде отклонено движението на влак по направление, различно от това в книжка разписание, техническо лице, представител на съответния превозвач с нужната правоспособност (ревизор вагони), а там където няма такъв, дежурният ръководител движение, подчертава с червено в издадената за влака листовка новите участъци, които трябва да се преминат с намалена скорост, след което записва трите си имена и се подписва.

**Чл. 40.** При описването на влака представителят на превозвача записва в натурния лист образец ДП-1 габарита на всеки вагон за междурелсие 1520 мм според етикета, с който е облепен. Вагон за междурелсие 1520 мм, без етикет или шаблон за габаритност не се

включва в състава на влак с изключение на случаите описани в чл. 16, ал. 1 на настоящата инструкция.

**Чл. 41.** Вагон за междурелсие 1520 мм без етикет за габаритност или шаблон за габарит се изважда от състава на влака и се задържа до установяване габарита му от техническо лице, представител на съответния превозвач с нужната правоспособност (ревизор вагони) с изключение на случаите описани в чл. 16, ал. 1 на настоящата инструкция.

**Чл. 42.** (1) Листовката за влак, возещ вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т, представлява опис на участъците изброени в Приложения № 5, № 6, № 7 и № 7.1. на настоящата инструкция. Данните в листовката се определят от Генералния директор на ДП „НКЖИ”, а самата листовка се отпечатва и предоставя от съответния превозвач (Приложение № 8 на настоящата инструкция).

(2) Изменения в съдържанието на листовката се правят със заповед на Генералния Директор на ДП „НКЖИ”.

**Чл. 43.** (1) При връчване на влаковите документи на локомотивния машинист дежурният ръководител движение му предава и листовката чрез заповед обр. П-А.

(2) Във всички гари, в които се извършва преработка на влака, возещ вагони за междурелсие 1520 мм, техническо лице, представител на съответния превозвач с нужната правоспособност (ревизор вагони) изготвя нова листовка за габаритност, която се връчва на локомотивния машинист от дежурния ръководител движение чрез заповед обр. П-А.

**Чл. 44.** В гари, където се извършва смяна на локомотивите, дежурният ръководител движение взема листовката от локомотивната бригада на откачващия се локомотив и я връчва на локомотивната бригада на прикачващия се локомотив чрез заповед образец П-А.

**Чл. 45.** Товарни влакове, намалени в посредна гара, в чийто състав има товарни вагони за междурелсие 1520 мм, с габарит 0-Т, 1-Т/5100 и 1-Т, се превозват отново с влакове определени в книжка разписание за такива вагони или новоназначени влакове по установеният за назначаване и отменяне на влакове ред.

**Чл. 46.** Прикачването и откачването на двузвенките се извършва само в покой. Прикачването на вагони, съоръжени и от двете страни с автосцепки, се извършва със скорост до 7 км/час.

**Чл. 47.** Ръчна маневра с товарните вагони за междурелсие 1520 мм се извършва както на европейските вагони.

**Чл. 48.** (1) В зависимост от технологичните особености и ограничения за движение на вагоните за междурелсие 1520 мм и превоза на отделните видове товари, Генералният директор на ДП „НКЖИ”, съгласувано с превозвачите, определя гарите за натоварване и разтоварване на такива вагони, което се отразява в технологиите им.

(2) При възникване на необходимост, разтоварването и натоварването в оперативен порядък (еднократно) може да става и в други гари и индустриални клонове, след писмено искане от съответният лицензиран превозвач до отдел „Централно Диспечерско Ръководство” (ЦДР) при ДП „НКЖИ” от упълномощен представител на съответния превозвач и дадено писмено разрешение от старши влаков диспечер на смяна в ЦДР, без да се нарушават установените в настоящата инструкция правила.

**Чл. 49.** Планирането и оперативното управление на превозите с вагони за междурелсие 1520 мм се извършва от превозвача, опериращ с тези вагони.

**Чл. 50.** Управлението на движението на влаковете, определени в книжки разписания да возят вагони за междурелсие 1520 мм се извършва от ЦДР на ДП „НКЖИ”.

**Чл. 51.** На ниво Регионални звена „Оперативно-диспечерски” при подразделения „Управление на движението на влаковете и гаровата дейност” (УДВГД) на ДП „НКЖИ” се осъществява конкретна реализация на задълженията и функциите, посочени в чл. 50 на настоящата инструкция.

**Чл. 52.** (1) На ниво фериботен комплекс Варна се организира:

1. Маневрената работа по подготовка на групите вагони за междурелсие 1520 мм и натоварването им на кораб;
2. Товаро-разтоварната работа в пункта за претоварване;
3. Смяна на талигите на пристигащи и заминаващи вагони за междурелсие 1520 мм;

4. Композиране и разкомпозиране на влаковете за и от вътрешността на Р България;  
5. Анализ и отчет за престоя на вагоните за междурелсие 1520 мм във фериботния комплекс.

(2) Между гарите Варна фериботна и Ильичевск (Поти/Батуми/Кавказ) се разменя предварителна и точна информация съгласно двустранните спогодби.

#### **Глава шеста**

### **ПОДГОТОВКА И ОБСЛУЖВАНЕ НА СПИРАЧНИТЕ СИСТЕМИ НА ВЛАКОВИ СЪСТАВИ ОТ ТОВАРНИ ВАГОНИ ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм ЗА ДВИЖЕНИЕ ПО ЖЕЛЕЗНИТЕ ПЪТИЩА НА Р БЪЛГАРИЯ**

**Чл. 53.** Подготовката, проверката и пробата на спирачните системи на влакове съставени от вагони за междурелсие 1520 мм и на влакове, в които са включени групи от такива вагони, се извършва в съответствие с Дял втори, глава 17 от Наредба № 58, Дял пети, глава първа на Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт и спазване на допълнителните изисквания посочени в тази инструкция.

**Чл. 54.** (1) Спирачните системи на товарните вагони за междурелсие 1520 мм са само с един режим на функционния вентил – товарен влак. Те нямат товаропътнически обръщателни табели.

(2) За движение по железните пътища на Р България режимният обръщател „планина-равнина” на функционния вентил тип „Матросов”, с какъвто са съоръжени товарните вагони за междурелсие 1520 мм се поставя на буквата „Г” (планина), което осигурява степенно разхлабване на автоматичната спирачка.

(3) Регулирането на спирачната сила на товарните вагони за междурелсие 1520 мм се извършва пневматично. За целта ръкохватката на товарообръщателя се поставя на положение „празен”, „среден” или „натоварен”, в зависимост от натоварването на вагона и вида на калодките му. Спирачните маси са посочени чл. 59 на настоящата инструкция.

**Чл. 55.** Влакове съставени от вагони за междурелсие 1520 мм и влакове, в които са включени групи от такива вагони, се осигуряват с необходима спирачна маса, изчислена по нормативния спирачен процент записан до номера на влака в книжка-разписание.

**Чл. 56.** Вагоните за междурелсие 1520 мм с изправни автоматични спирачки се подреждат в състава на влака така, че количеството на осите на вагони с неизправни (изолирани) спирачки в една група, да не бъде повече от 8, а в края на влака пред последния вагон с изправна автоматична спирачка – не повече от 4 оси.

**Чл. 57.** Спирачните и обръщателните маси на товарните и хладилните вагони за междурелсие 1520 мм, независимо от серията им, се определят съгласно следната таблица:

Тип вагони	Вид калодки	Параметър	Измерител	Режим на товарообръщателя		
				празен	среден	натоварен
всички типове товарни вагони	чугунени	обръщателна маса	тона	до 33 вкл.	от 34 до 45	над 45
		спирачна маса	тона	17	23	27
	композиционни	обръщателна маса	тона	до 45 вкл.	над 45	
		спирачна маса	тона	20	40	
хладилен вагон майка (машинен)	чугунени	обръщателна маса	тона		70	
		спирачна маса	тона		34	
	композиционни	обръщателна маса	тона		70	
		спирачна маса	тона		38	
хладилен товарен вагон (прицепен и А.Р.В.)	чугунени	обръщателна маса	тона	до 45 вкл.	от 46 до 65	над 65
		спирачна маса	тона	18	34	44
	композиционни	обръщателна маса	тона	до 60	над 60	
		спирачна маса	тона	25	38	

**Чл. 58.** За спирачните маси на товарни вагони за междурелсие 1520 мм, съоръжени с теглови регулатори (авторежим), се вземат само тези за режим „празен”, независимо от натоварването (брутната маса) на вагона. Спирачната система на тези вагони няма товарообръщателни табели и ръкохватки, а на двете надлъжни странични греди в дясно е изписано „Авторежим”.

**Чл. 59.** (1) Всички вагони, които се изпращат от фериботен комплекс Варна за вътрешността на страната, се съоръжават с композиционни калодки. Минималната дебелина на композиционните калодки на вагоните изпращани от фериботния комплекс за вътрешността на страната е 16 мм, а при движение във вътрешността на страната - 14 мм. При клиновидно износване на калодката измерването се извършва на разстояние 50 мм от по-тънкия и край.

(2) Допуска се в посредни гари да се заменят на един вагон не повече от две композиционни калодки с чугунени, като при това се запазват преводното число на лостовата система и спирачните маси, предписани за композиционни калодки. При необходимост от замяна на повече от две композиционни калодки вагонът се съоръжава изцяло с чугунени калодки и лостовата спирачна система се регулира, като болтът на хоризонталните балансери се премества на третия отвор за вагони без ръчна спирачка, респективно на четвъртия отвор за вагони с ръчна спирачка, броени от болта на буталото на спирачния цилиндър (Приложение № 3 на настоящата инструкция). В този случай се отчитат спирачните маси на вагона, определени за чугунени калодки съгласно чл. 59 на настоящата инструкция.

**Чл. 60.** (1) В посредни гари, когато поради неизправност на спирачната система на отделни вагони се наложи изолирането им и наличната спирачна маса на влака е по-малка от необходимата, се разрешава включването на европейски вагони за компенсиране на недостига или намаляване на скоростта до първата влакообразуваща гара при спазване изискванията на чл. 236 на Наредба № 58 за правилата за техническа експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.

(2) В случаите, когато условията по ал. 1 не могат да бъдат изпълнени, вагони с повредени спирачки се изваждат от състава на влака или целият влак или групата се намалява.

## ПРЕХОДНИ И ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§1. Настоящата инструкция се издава на основание чл. 215 от НАРЕДБА № 58 от 2.08.2006 г. за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт, издадена от министъра на транспорта (Обн., ДВ, бр. 73 от 5.09.2006 г., в сила от 1.11.2006 г., изм., бр. 88 от 2.11.2007 г., изм. и доп., бр. 43 от 9.06.2009 г., в сила от 10.09.2009 г., бр. 68 от 15.08.2014 г., в сила от 15.08.2014 г.) и чл. 86 от Правила за движение на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт.

§2. Настоящата инструкция влиза в сила от **07.08.2017** г. със Заповед № 1469/20.07.2017 г. на Генералния Директор на ДП „НКЖИ“ и отменя „Инструкция за движение на товарни вагони за междурелсие 1520 мм по железните пътища на Р България“ в сила от 01.06.2009 г.

§3. Приложение № 6 към чл.11 от настоящата инструкция е изменено със Заповед № 3-2115/13.12.2021 г. и влиза в сила от същата дата.

## Приложение № 1 към чл. 7

### **РЕГУЛИРАНЕ НА СПИРАЧНО-ЛОСТОВАТА СИСТЕМА НА ТОВАРНИТЕ ВАГОНИ ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм ВЛИЗАЩИ ПРЕЗ ГАРА ВАРНА ФЕРИБОТНА**

1. Регулирането на лостовата спирачна система на товарните вагони за междурелсие 1520 мм, се извършва в гара Варна фериботна след монтирането на коша върху талигите за междурелсие 1435 мм, с които ще продължат движението си.

При хладилните секции се съблюдава следното правило:

- под товарните (прицепните) хладилни вагони за междурелсие 1520 мм, се поставят талиги БТ-6Х;

- под тежката (моторната) част на вагона-майка се поставя тежка талига БТ-6Т, а под леката ѝ част - талига БТ-6Л.

2. Свързването и регулирането на лостовата спирачна система се извършва в следната технологична последователност:

2.1. При хладилните вагони към входните балансери на талигите се прикачват съответните тяги с подходящи дължини - тази операция при другите видове товарни вагони не се прилага.

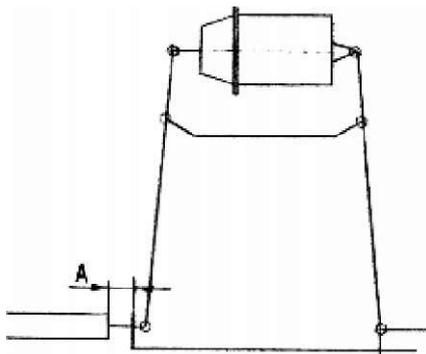
2.2. Свързва се тягата, включваща регулатора на лостовата система (РЛС) с входящия вертикален балансер на лостовата система на съответната талига, респективно към междинната тяга при хладилните вагони, след което РЛС се развива ръчно докато разстоянието между контролната черта върху вретеното и края на защитната тръба на същото достигне следните размери:

Износване на калодките	Всички типове товарни вагони	Само хладилни вагони
	мм	мм
нови калодки	560 - 570	450 - 600
износени не повече от 50%	340 - 350	
дебели под 20 мм	100	200

Оценката за износването на калодките да се прави средно за вагон, като на междинните износвания на калодки съответстват междинни стойности за резерва на РЛС.

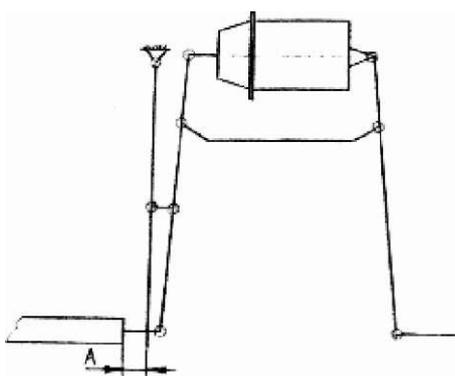
2.3. Издърпва се и се прикачва срещуположната тяга (без РЛС) към входящия вертикален балансер на лостовата система на втората талига, след което се разкачва връзката ѝ с хоризонталния балансер на вагона. Двете тяги се издърпват ръчно към средата на вагона до опирание на калодките в бандажите. Това издърпване се извършва до като отворът на хоризонталния балансер съвпадне с най-близкия регулировъчен отвор на тягата без РЛС, ако има такъв. Тягата, чрез съответните болтове, се свързва с хоризонталните балансери.

Схема на лостовия привод и мярката „А”



фиг. 1

Схема на балансерния привод и мярката „А”



фиг. 2

2.4. Винтът (вретеното) на РЛС да се навие ръчно с помощта на подходящ инструмент до плътно прилягане на калодките в колоосите, след което да се развие един до три оборота до получаване хлабина между калодките и бандажите от 5 до 8 мм.

2.5. Проверката на качеството на извършената регулировка на лостовата система на вагоните се осъществява по големината на хода на буталото на спирачния им цилиндър.

2.6. Ако въпреки извършената регулировка на лостовата спирачна система буталния ход надвишава предписаните норми, се пристъпва към регулиране на мярката „А” на РЛС. Препоръчва се тя да бъде в следните граници:

Действие на РЛС	Вид на привода на РЛС	Вид калодки	Мярка „А” в мм
двустранно	Лостов	чугунени	25 - 35
		композиционни	25 - 35
	балансиерен	чугунени	70 - 112
		композиционни	70 - 112
едностранно	Лостов	чугунени	120 - 180
		композиционни	170 - 230
	балансиерен	чугунени	50 - 60
		композиционни	40 - 50

2.7. След регулирането на мярката „А” се извършва проверка на изправността на РЛС. За тази цел винта на РЛС с двустранно действие се навива и развива ръчно, а този на РЛС с едностранно действие само се развива, след което с кран-машиниста се извършват няколкократно последователни пълни задържания и разхлабвания. При това изправният РЛС с двустранно и този с едностранно действие - да навиват и развиват винта с 8-10 мм при едно задържане.

2.8. След извършването на операциите, описани в т. 2.6 се повтарят регулировките, описани в подточки 2.2 и 2.3. Ако предписаните бутални ходове пак не се постигнат или се окаже, че РЛС е неизправен, спирачната система се изолира или РЛС се заменя с нов.

## Приложение № 2 към чл. 7

### **РЕГУЛИРАНЕ ЛУФТА НА ПЛЪЗГАЛКИТЕ НА ВАГОНИТЕ ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм**

1. Допуска се луфт между плъзгалките от едната страна на талигата не по-малък от 2 мм и сумарен луфт на плъзгалките от двете страни на талигата - не по-голям от 20 мм.

2. Проверка и при нужда регулиране на луфта между плъзгалките задължително се извършва на всички вагони, съоръжени с автосцепки СА-3 при влизането им в граничните гари. Това става на специално определени за целта коловози, съответстващи на техническите норми за поддържане на железния път, като за бетонираните коловози отклоненията в надлъжното и напречното ниво следва да са +/-1 мм.

3. Криковете, използвани за смяна на талигите на вагоните, може да се използват за регулиране луфта на плъзгалките. Едновременното повдигане на коша на вагона при съответната плъзгалка, на която ще се извършва регулировка на луфта, може да се осъществи с помощта на малогабаритни хидравлични крикове. Необходимо е разкачване на вагона от другите вагони без да се изважда същия от състава на влака. Под и върху крикчето задължително се поставя здраво дървено трупче или шпертплат за подобряване сцеплението.

4. При едновременно повдигане на вагони с централно-болтови греди, наклонени от долната си страна нагоре на 4° и имащи овален отвор с широчина 145-150 мм се използват клиновидни подложки. Поставянето на подковообразна шина на клиновидната подложка в овалния отвор на централно-болтовата греда осигурява успоредност между долната страна на подложката и края на централно-болтовата греда на талигата, излизаща извън страницата и.

5. При едностранно повдигане на вагони с централно-болтови греди, наклонени от долната си страна нагоре на 8° и имащи кръгъл отвор с диаметър 145 - 150 мм се използват клиновидни подложки. Поставянето на извитата като полуокръжност шина на клиновидната подложка в кръглият отвор на централно-болтовата греда на коша осигурява успоредност между долната страна на подложката и края на централно-болтовата греда на талигата, излизаща извън страницата ѝ.

6. Цистерните имат пояси за укрепване на балона, като главите на болтовете за натягането им са под централно-болтовите греди на коша (балона) на цистерната. При едностранно повдигане подложката се поставя под централно-болтовата греда така, че в нея да влязат главите на болтовете. По такъв начин се осигурява успоредност между долната страна на подложката и края на централно-болтовата греда на талигата, излизаща извън страницата ѝ.

7. Използването на осигурителна подпора е задължително от гледна точка на техниката за безопасност на труда. След повдигане на вагона с хидравлично крикче на необходимата височина, успоредно с него се поставя съответстваща по височина опора. Крикът се разтоварва малко, така че товара да се понася едновременно от опората и крика.

8. За регулиране луфта между плъзгалките вагонът се установява в покой на определения за целта коловоз, като се взимат всички мерки за безопасна работа, а коловозът се сигнализира.

9. Попълват се графи 1, 2 и 3 на таблицата, която се води за всеки вагон и е дадена на фиг. 3. С дебеломер се измерва наличният луфт, като данните се нанасят в съответните графи на таблицата.

10. На вагони, съоръжени с талиги МТ-50 коша или съответната плъзгалка се повдига толкова, че разстоянието между горната част на плъзгалката и съответната и долна част на талигата да стане най-малко 140 мм, при което е възможно изваждането на плъзгалката и поставяне или изваждане на подложки според необходимостта. След поставянето на плъзгалката на мястото и, кошът на вагона се спуска. Въз основа на измерения наличен луфт между плъзгалките се определя с колко трябва да бъде изменен същия, за да отговаря на изискванията.

11. При повдигане на вагон с талига ЦНИИ-ХЗ-0 за регулиране на луфта се свалят осигурителните болтове на плъзгалките. Кошът на вагона или съответната плъзгълка се повдига на височина най-малко 100 мм, при което е възможно изваждането на плъзгалката и поставяне или изваждане на подложки според необходимостта.

12. Извършва се ново измерване на луфта между плъзгалките и резултатите се нанасят в съответните граfi на таблицата. Ако измереният луфт отговаря на изискванията, регулировката се смята за приключена и вагонът се допуска в движение по железните пътища на Р България. В противен случай, регулировката се повтаря.

13. След приключване регулировката контролният орган, отговарящ за това се подписва в графа 17 на таблицата. При приемане на готовите за експлоатация вагони от инспектор-приемчик и предаване с ВП-10 не е задължително изпълнението на точки от 9 до 12. Луфтът между плъзгалките трябва да е отразен във ВП-10.

**ТАБЛИЦА**

**за големината на измерения и регулиран луфт между плъзгалките на вагоните за междурелсие 1520 мм, при пристигането им в гранична гара .....**

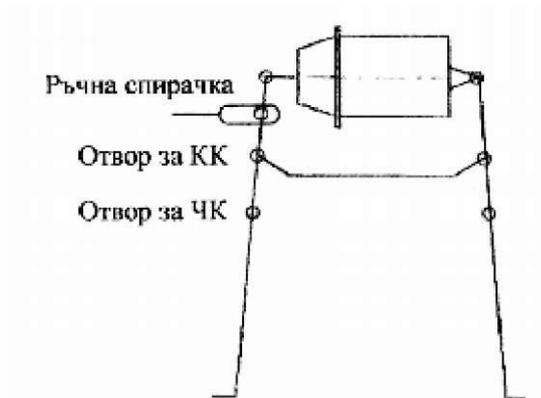
ВТОРА ТАЛИГА	3 плъзгалка		ПЪРВА ТАЛИГА	1 плъзгалка
	4 плъзгалка			2 плъзгалка

Парк 1520 мм

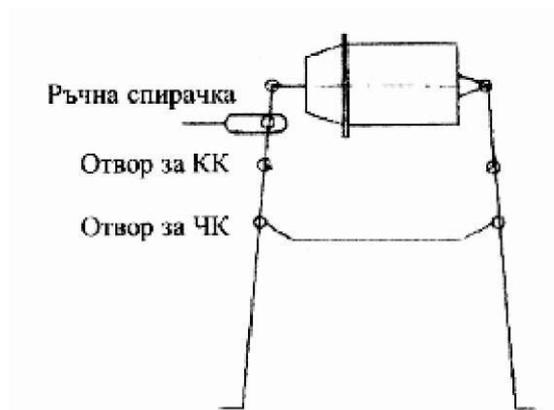
Парк 1435 мм

### Приложение № 3 към чл. 62

Схеми на разположение на отворите на хоризонталните балансери за регулиране на лостовата спираща система в зависимост от типа на калодките



фиг. 1. Вагон с композиционни калодки (КК)



фиг. 2. Вагон с чугунени калодки (ЧК)

**Приложение № 4 към чл. 11**

**УЧАСТЪЦИ**

за движение на вагони за междурелсие 1520 мм със  
„Статичен габарит на подвижния състав 0-ВМ (01-Т)“

№	по жп линия №	от гара до гара включително
1	2	3
1	1	Димитровград ЖС-София-Пловдив-Крумово-Свиленград
2	2	София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Варна
3	3	Илиянци-Карлово-Карнобат-Синдел разпределителна-Варна фериботна
4	4	Русе граница-Горна Оряховица-Царева ливада-Плачковци и Дъбово-Стара Загора-Димитровград-Подкова <b>ВНИМАНИЕ!</b> <b>Не могат да се движат в участъка между гарите Плачковци-Дъбово!</b>
5	5	София-Владая-Перник-Радомир-Кулата
6	6	София-Волюяк-Разменна-Перник разпределителна-Радомир-Земен
7	7	Мездра (Мездра юг)-Бойчиновци-Брусарци-Видин
8	8	Пловдив-Стара Загора-Карнобат-Бургас
9	9	Русе-Самуил-Каспичан
10	ман. район	Калотина-Станянци
11	ман. район	Алдомировци-Бели брег
12	13	София-Волюяк-Банкя
13	ман. район	Вакарел-Чукурово
14	18	Стамболийски-Пещера
15	19	Крумово-Асеновград
16	ман. район	Червен бряг-Златна Панега
17	23	Ясен-Черквица
18	24	Троян-Левски-Свищов и Ореш-Белене
19	26	Шумен-Комунари
20	ман. район	Каспичан-Нови пазар
21	28	Варна фериботна-Разделна-Повеляново-Кардам
22	31	Световрачене-Курило
23	32	РП Мусачево-Яна-Обединена (маневрен район)
24	33	Казичене-РП Мусачево-Столник
25	ман. район	Горна Оряховица-Лясковец
26	42	Царева ливада-Габрово
27	51	Дупница-Бобов дол
28	52	Генерал Тодоров-Петрич
29	61	Разменна-Батановци
30	71	Бойчиновци-Берковица
31	72	Брусарци-Лом
32	ман. район	Видин-Кошава
33	81	Филипово-Панагюрище
34	82	Филипово-Долна махала-Карлово
35	83	Нова Загора-Симеоновград
36	ман. район	Ямбол-Елхово
37	86	Владимир Павлов-Сарафово
38	91	Самуил-Силистра

## Приложение № 5 към чл. 11

### УЧАСТЪЦИ

**за движение на товарни вагони за междурелсие 1520 мм със  
„Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)" и  
„Статичен габарит на натоварването 1-ВМ (0-Т)"**

Покритите товарни и открити (с товар в тях) вагони за междурелсие 1520 мм със „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)" и „Статичен габарит на натоварването 1-ВМ (0-Т)" могат да се движат:

I. В участъците, определени за вагони и товари за „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 0-ВМ (01-Т)" при следните допълнителни условия и ограничения:

№	жп линия	от гара до гара включително
1	2	3
1	1	<b>Димитровград(ЖС)-София-Пловдив-Крумово-Димитровград-Симеоновград-Свиленград</b> а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Костенец-Белово по път № 1, мост км 84 <sup>+400</sup> и мост км 84 <sup>+790</sup> ; б) да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез на км 155 <sup>+878</sup> в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна).
2	2	<b>София-Мездра-Горна Оряховица-Каспичан-Синдел разпределителна-Варна</b> а) не могат да се движат в участъка: - между гарите Своге-Реброво по път № 2; - между гарите Бов-Лакатник по път № 2. б) с ограничение на скоростта до 30 км/час между гарите Поликраище-Горна Оряховица, мост на км 292 <sup>+920</sup> .
3	3	<b>Илиянци-Карлово-Карнобат-Синдел разпределителна-Варна фериботна</b> С ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка между гарите Чумерна-Гавраилово, тунел № 14 от км 275 <sup>+309</sup> до км 275 <sup>+494</sup> .
4	4	<b>Русе граница-Горна Оряховица-Царева ливада-Плачковци и Дъбово-Стара Загора-Димитровград-Подкова</b> а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Полски Тръмбеш-Петко Каравелово, надлез км 95 <sup>+424</sup> ; - между гарите Велико Търново-Дебелец, мост км 139 <sup>+055</sup> ; - между гарите Мерицлери-Димитровград север, тунел от км 27 <sup>+737</sup> до км 27 <sup>+990</sup> . <p style="text-align: center;"><b>ВНИМАНИЕ!</b></p> <b>Не могат да се движат в участъка между гарите Плачковци-Дъбово!</b>
5	5	<b>София-Владая-Перник-Радомир-Кулата</b> а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Бобошево-Кочериново, мост км 103 <sup>+696</sup> и мост км 110 <sup>+275</sup> ; - между гарите Кочериново-Благоевград, мост км 119 <sup>+571</sup> . б) с ограничение на скоростта до 10 км/час в участъка: - между гарите Благоевград-Симитли, надлез км 137 <sup>+870</sup> ; - между гарите Генерал Тодоров-Кулата, мост км 207 <sup>+750</sup> .

1	3	3
6	7	<p><b>Мездра (Мездра юг)-Бойчиновци-Брусарци-Видин</b></p> <p>а) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Бойчиновци-Мърчево, мост км 57<sup>+629</sup>;</p> <p>б) с ограничение на скоростта до 10 км/час в участъка: - между гарите Орещец-Димово, тунел № 1 от км 133<sup>+270</sup> до км 133<sup>+453</sup> и тунел № 2 от км 138<sup>+816</sup> до км 139<sup>+070</sup>;</p> <p>- между гарите Срацимир-Видбол, мост км 168<sup>+344</sup>.</p>
7	8	<p><b>Пловдив-Филипово/Тракия-Скутаре-Стара Загора-Карнобат-Бургас</b></p> <p>Да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез км 155<sup>+878</sup> в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна).</p>
8	71	<p><b>Бойчиновци-Берковица</b></p> <p>С ограничение на скоростта до 10 км/час в участъка между гарите Бойчиновци-Монтана, мост км 4<sup>+549</sup>.</p>

## II. В жп възли:

1. Жп възел София – в границите включващи:  
Волуяк, Курило, Световрачене, Кремиковци, Яна (маневрен район Обединена), Столник, РП Мусачево, Казичене, Искър, Подуяне, София товарна и Захарна фабрика.
2. Жп възел Горна Оряховица – в границите включващи:  
Янтра, Разделен пост Акация, Самоводене, Ресен – с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка между гарите Поликраище-Горна Оряховица, мост на км 292<sup>+920</sup>.
3. Жп възел Пловдив – в границите включващи:  
Пловдив, Филипово, Скутаре, Тракия, Пловдив разпределителна – да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез на км 155<sup>+878</sup> в гърловината на гара Пловдив страна гара Пловдив разпределителна.
4. Жп възел Русе – в границите включващи:  
Русе (пост 3), Русе запад, Разделен Пост 12, Русе граница, Русе север, Разделен пост „Дунав” (пост № 1), Русе разпределителна и Русе.

**III. Хладилни вагони или хладилни секции за междурелсие 1520 мм, със „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)” и преустроени от „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т” (при демонтирани кожуси и заглушители) в „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т)” от гара Варна фериботна, Русе и Кардам до гарите на получаване и обратно, могат да се превозват, като се спазват условията, предписани в горното приложение с изключение на участъците:**

1. По жп линия № 7: Орещец-Димово-Видин.
2. В жп възел София: София-София товарна и София товарна-Подуяне.

**Приложение № 6 към чл. 11**

**УЧАСТЪЦИ**

**за движение на товарни вагони за междурелсие 1520 мм със  
„Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т” и  
„Статичен габарит на натоварването 1-Т”**

**(Изменено със Заповед № 3-2115 от 13.12.2021 г., изменено със Заповед № 3-270 от  
22.02.2022 г.)**

Покритите товарни и открити (с товар в тях) вагони за междурелсие 1520 мм, със „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т” и „Статичен габарит на натоварването 1-Т” могат да се движат в следните участъци

<b>№</b>	<b>жп линия</b>	<b>от гара до гара включително</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>
1	1	Искър-Казичене-Септември-Стамболийски-Пловдив и Крумово-Димитровград-Симеоновград-Свиленград при следните условия: а) в междугарието Искър-Казичене движението се осъществява задължително по път № 1; б) с ограничение на скоростта до 30 км/час в участъка: - между гарите Костенец-Белово по път № 1 през мост км 84 <sup>+400</sup> и мост км 84 <sup>+790</sup> ; в) с ограничения: - в участъците Белово-Септември-Пловдив и Крумово-Димитровград-Симеоновград-Свиленград-Капъкуле – с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа – височина на КМ 5500 мм; - да преминават през гара Димитровград само по 6-ти коловоз; г) да не преминават: - по 8, 9 и 10 коловози под надлеза на км 233 <sup>+855</sup> в гара Димитровград; - под бетоновия надлез на км 155 <sup>+878</sup> в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна);
2	2	Джюлоница-Шумен-Каспичан-Синдел разпределителна-Разделна-Варна.
3	3	Сливен-Зимница-Карнобат-Комунари-Юнак-Синдел разпределителна-Варна фериботна. а) с ограничение: - в участъка Желю войвода-Зимница-Карнобат – с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа – височина на КМ 5500 мм.
4	4	Русе граница-Русе разпределителна-Русе товарна (маневрен район), Русе разпределителна-Русе север и Димитровград-Хасково а) с ограничение: - да не преминават по 8, 9 и 10 коловози под надлеза на км 233 <sup>+855</sup> в гара Димитровград;
5	8	Пловдив-Филипово-Скутаре-Стара Загора-Карнобат-Долно Езерово-РП Лозово-Бургас разпределителна (по трета връзка)-Владимир Павлов - Бургас а) с ограничения: - да не преминават под бетоновия надлез на км 155 <sup>+878</sup> (гърловината на гара Пловдив страна гара Пловдив разпределителна); - в участъка Филипово-Скутаре-Михайлово-Бургас – с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа – височина на КМ 5500 мм.
6	9	Русе разпределителна-Самуил-Каспичан
7	ман. р-н	Вакарел-Чукурово

8	18	Стамболийски-Пещера
9	27	Шумен-Комунари
10	ман. р-н	Каспичан-Нови пазар
11	29	Варна фериботна-Разделна-Повеляново-Кардам
12	82	Филипово-Долна махала
13	83	Нова Загора-Симеоновград а) с ограничения: - в участъка Нова Загора-Симеоновград – с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа – височина на КМ 5500 мм.
14	ман. р-н	Ямбол-Елхово
15	91	Самуил-Силистра

**Приложение № 7 към чл. 11**

**УЧАСТЪЦИ**

**за движение на товарни вагони за междурелсие 1520 мм,  
с „Вариантен статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т/5100” и „Вариантен  
статичен габарит на натоварването 1-Т/5100”**

Покритите товарни и открити (с товар в тях) вагони, за междурелсие 1520 мм, с „Вариантен статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т/5100” и „Вариантен статичен габарит на натоварването 1-Т/5100”, освен в участъците определени за вагони и товари за „Статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т” и „Статичен габарит на натоварването 1-Т” и в следните участъци при определени условия:

<b>№</b>	<b>жп линия</b>	<b>от гара до гара включително</b>
1	1	Пловдив-Пловдив разпределителна-Крумово: а) да преминават само по средния коловоз в средния отвор на бетоновия надлез на км 155 <sup>+878</sup> в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна); б) да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез на км 155 <sup>+878</sup> в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна); в) да преминават по 8, 9 и 10 коловози в гара Димитровград с дизелов локомотив и изключено напрежение в контактната мрежа – височина на КМ 5300 мм.
2	3	Кремиковци-Яна-Столник и Казанлък-Тулово-Твърдица.
3	4	Русе разпределителна-Русе (Русе запад)-Бяла и Тулово-Стара Загора
4	8	Пловдив-Пловдив разпределителна-Скуtare и РП Лозово-Долно Езерово-Владимир Павлов по път № 1 и път № 2: а) да преминават само по средния коловоз под бетоновия надлез на км 155 <sup>+878</sup> в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна); б) да не преминават по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез на км. 155 <sup>+878</sup> в гара Пловдив (гърловината страна гара Пловдив разпределителна).
5	19	Крумово-Асеновград
6	32	РП Мусачево-Яна
7	33	Казичене-РП Мусачево-Столник
8	81	Филипово-Панагюрище

**УЧАСТЪЦИ**

за движение на вагон цистерни за междурелсие 1520 мм, със статичен габарит отговарящи на следните конкретни размери:

„От височина 1100 мм до височина 2880 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 1648 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На височина 3100 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 1608 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На височина 3570 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 1558 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На височина 5000 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 840 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На максимална височина 5100 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 525 мм в ляво и в дясно от оста на железния път”.

Могат да се движат освен в участъците определени за вагони и товари с „ Вариантен статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т/5100” и „Статичен габарит на натоварването 1-Т/5100” и в следните допълнителни участъци при следните условия и ограничения:

№	жп линия	от гара до гара включително
1	4	Бяла-РП Акация-Горна Оряховица: а) при надлез на км 95 <sup>+424</sup> в междугарието Полски Тръмбеш-Петко Каравелово да премине с намалена скорост до 30км/ч; б) при надлез на км 101 <sup>+625</sup> в междугарието Петко Каравелово-Янтра да премине с намалена скорост до 30 км/ч;
2	Жп възел ГО	РП Акация-Поликрайще
3	2	Поликрайще-Ресен-Левски-Ясен-Мездра-Мездра юг
4	2	Мездра юг-Курило: а) да се движи със скорост до 40км/ч; б) да се движи само по път № 1 в междугарията: - Зверино-Елисейна; - Лакатник-Бов; - Своге-Реброво; - Реброво-Курило. в) да се движи само по път № 2 в междугарията: - Мездра юг-Зверино; - Елисейна-Лакатник. г) да премине в гара Бов по коловоз № 2 със скорост до 10км/ч.
5	Жп възел Сф	Курило-Илиянци-РП 4-Волюяк-Костинброд: а) да се движи със скорост до 40км/ч; б) да се движи само по път № 1 в междугарието Курило-Илиянци с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа; в) да се движи в участъка Илиянци-РП 4-Волюяк с дизелов локомотив и изключена и заземена контактна мрежа

**Забележка:**

1. В участъците Бяла-РП Акация-Поликрайще-Мездра и РП Акация-Горна Оряховица вагоните се движат във влакове, определени в книжка разписание.

2. В участъка Мездра-Курило-Илиянци-РП 4-Волюяк-Костинброд вагоните се движат във влакове по допълнително разписание, като в гарите Мездра и Курило при връчване на влаковите документи на локомотивния машинист, дежурният ръководител движение му предава и листовката Приложение №8 чрез заповед образец П-А.

## УЧАСТЪЦИ

за движение на вагон цистерни за междурелсие 1520 мм, със статичен габарит отговарящи на следните конкретни размери:

„От височина 1100 мм до височина 2880 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 1648 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На височина 3100 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 1608 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На височина 3570 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 1558 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На височина 5000 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 840 мм в ляво и в дясно от оста на железния път. На максимална височина 5100 мм, мерено от глава релса отговаря полуширочина 525 мм в ляво и в дясно от оста на железния път”.

Могат да се движат освен в участъците определени за вагони и товари с „Вариантен статичен габарит на подвижния железопътен състав 1-Т/5100” и „Статичен габарит на натоварването 1-Т/5100” и в участъка **Казичене-Искър-Подуяне пътническа-София-Волюяк-Костинброд** и обратно при спазване на следната технология:

### **I. Разрешени маршрути при движение от гара Казичене за гара Костинброд:**

1. От гара Казичене до гара Искър само по път № 1.
2. От гара Искър до гара Подуяне пътническа само по път № 2.
3. В гара Подуяне пътническа влакът да се приема и изпраща на и от 1<sup>-ви</sup> коловоз.
4. От гара Подуяне пътническа до гара София по път № 1 и път № 2.
5. В гара София:
  - 5.1. приемане на влака от гара Подуяне пътническа на 2<sup>-ри</sup> коловоз от път № 1;
  - 5.2. приемане на влака от гара Подуяне пътническа на 9<sup>-ти</sup> коловоз от път № 1 и път № 2;
  - 5.3. заминаване на влака от 9<sup>-ти</sup> коловоз към Волюяк по път №1 (драгомански) със **задължително движение по** следния маршрут: стрелки № 166 - № 164 - № 148 - № 144/150 - № 142 - № 128 - № 62 - № 60 - № 32/52 - № 26 - № 20/24;
  - 5.4. заминаване на влака от 2<sup>-ри</sup> коловоз към Волюяк по път №1 (драгомански) със **задължително движение по** следния маршрут: стрелки № 116/118 - № 108/114 - № 96/106 - № 90/94 - № 54/72 - № 20/24;
6. От гара София до гара Волюяк само по път №1 (драгомански).
7. От гара Волюяк до гара Костинброд без допълнителни условия.

### **8. Допълнителни условия за движение:**

**8.1.** В участъка от гара Казичене до входен светофор на гара Подуяне пътническа влакът преминава под напрежение в контактната мрежа, като преди потеглянето на влака, с интервал от 20 минути, да бъде осигурен влаков и електрически „прозорец” за изключване на напрежението на 1<sup>-ви</sup> коловоз в гара Подуяне пътническа (1<sup>-ва</sup> секция на гарата) за повдигане на контактната мрежа на 1<sup>-ви</sup> коловоз, на надлез км 2<sup>+978</sup> (ул. „Черковна”);

**8.2.** При преминаването на влака през гара Подуяне пътническа, междугарието Подуяне пътническа-София път № 1 и път № 2, 2<sup>-ри</sup> и 9<sup>-ти</sup> коловози на гара София, контактната мрежа да бъде изключена и заземена. Напрежението в гара Подуяне пътническа и в гара София може да бъде подадено **след изтегляне на целия влак** след входния светофор на гара София на път №1 от към гара Волюяк (драгомански);

**8.3.** При преминаване на участъка София-Волюяк път № 1 (драгомански), гара Волюяк, междугарието Волюяк-Костинброд и гара Костинброд, влакът се движи под напрежение в контактната мрежа;

**8.4. Забележка:** При невъзможност за навременно изключване на напрежението в контактната мрежа и повдигане на същата на надлез км 2<sup>+978</sup> (ул. „Черковна”) и в гара Подуяне пътническа, с оглед безопасност и сигурност на движението, влакът да бъде спрял на входния светофор на гара Подуяне пътническа до обезопасяване на същата;

**8.5. Забележка:** При невъзможност за навременно изключване на напрежението в контактната мрежа на гара София, с оглед безопасност и сигурност на движението,

влакът да бъде спрян на входния светофор на гара София от страна гара Подуяне пътническа (път № 1 или път № 2) до обезопасяване на същата.

## **II Разрешени маршрути при движение от гара Костинброд до гара Казичене:**

1. От гара Костинброд до гара Волюяк без допълнителни условия.
2. От гара Волюяк до гара София само по път №1 (драгомански).
3. В гара София:
  - 3.1. приемане на влака от гара Волюяк на 2<sup>-ри</sup> коловоз от път № 1 (драгомански) със **задължително движение по** следния маршрут: стрелки № 20/24 - № 54/72 - № 90/94 - № 96/106 - № 108/114 - № 116/118;
  - 3.2. приемане на влака от гара Волюяк на 9<sup>-ти</sup> коловоз от път № 1 (драгомански) със **задължително движение по** следния маршрут: стрелки № 20/24 - № 26 - № 32/52 - № 60 - № 62 - № 128 - № 142 - № 144/150 - № 148 - № 164 - № 166;
  - 3.3. заминаване на влака за гара Подуяне пътническа от 2<sup>-ри</sup> коловоз само по път №1;
  - 3.4. заминаване на влака за гара Подуяне пътническа от 9<sup>-ти</sup> коловоз по път № 1 и път № 2.
4. От гара София до гара Подуяне пътническа по път № 1 и път № 2.
5. В гара Подуяне пътническа влакът да се приема и изпраща на и от 1<sup>-ви</sup> коловоз.
6. От гара Подуяне пътническа до гара Искър само по път № 2.
7. От гара Искър до гара Казичене само по път № 1.

### **8. Допълнителни условия за движение:**

**8.1.** При преминаване на участъка гара Костинброд, междугарието Костинброд-Волюяк, гара Волюяк и междугарието Волюяк-София път № 1 (драгомански) влакът се движи под напрежение в контактната мрежа;

**8.2.** При преминаването на влака през гара Подуяне пътническа, междугарието София-Подуяне пътническа път № 1 и път № 2, 2<sup>-ри</sup> и 9<sup>-ти</sup> коловози на гара София, контактната мрежа да бъде изключена и заземена. Напрежението в гара София може да бъде подадено **след изтегляне на целия влак** след входния светофор на гара София на път №1 и път № 2 от към гара Подуяне пътническа;

**8.3.** Преди приемане на влака в гара Подуяне пътническа, с интервал от 20 минути, да бъде осигурен влаков и електрически „прозорец“ за изключване на напрежението на 1<sup>-ви</sup> коловоз в гара Подуяне пътническа (1<sup>-ва</sup> секция на гарата) за повдигане на контактната мрежа на 1<sup>-ви</sup> коловоз и на надлез на км 2<sup>+978</sup> (ул. „Черковна“);

**8.4.** В участъка от гара Подуяне пътническа до гара Казичене влакът преминава под напрежение в контактната мрежа;

**8.5. Забележка:** При невъзможност за навременно изключване на напрежението в контактната мрежа и повдигане на същата на надлез на км 2<sup>+978</sup> (ул. „Черковна“), в гара Подуяне пътническа (1<sup>-ва</sup> секция на гарата) и в гара София, с оглед безопасност и сигурност на движението, влакът да бъде спрян на входния светофор на гара София от към страна гара Волюяк път № 1 (драгомански).

**ЛИСТОВКА**

**издадена от лицензиран превозвач ..... на дата .....**

за влак, возещ вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т, 1-Т/5100, 1-Т и „Вариантен статичен габарит по конкретни размери от Приложение № 7.1 на вагон цистерни за междурелсие 1520 мм”

**ВНИМАНИЕ!**

Господин машинист,

В състава на влака има вагони за междурелсие 1520 мм с габарит 0-Т, 1-Т/5100, 1-Т и „Вариантен статичен габарит по конкретни размери от Приложение № 7.1 на вагон цистерни за междурелсие 1520 мм” поради което влакът трябва да премине с намалена скорост следните участъци:

№ по ред	Междугарие:	Вид на съоръжението	километър	скорост [км/ч]
1	Костенец – Белово път №1	мост	84+400	30
2	Костенец – Белово път №1	мост	84+790	30
3	Поликрайще – Г.Оряховица	мост	292+920	30
4	2-ри коловоз на гара Бов			10
5	Курило – Реброво - само по път № 1	междугарие		40
6	Реброво – Своге – само по път № 1	междугарие		40
7	Своге – Бов – път № 1 и път № 2	междугарие		40
8	Бов – Лакатник – само по път № 1	междугарие		40
9	Лакатник – Елисейна – само по път № 2	междугарие		40
10	Елисейна – Зверино – само по път № 1	междугарие		40
11	Зверино - Мездра Юг – само по път № 2	междугарие		40
12	Чумерна – Гавраилово	тунел	275+309	30
13	Полски Тръмбеш – Петко Каравелово	надлез	95+424	30
14	Петко Каравелово - Янтра	надлез	101+625	30
15	Велико Търново – Дебелец	мост	139+055	30
16	Меричлери – Димитровград север	тунел	27+737	30
17	Бобошево - Кочериново	мост	103+696	30
18	Бобошево - Кочериново	мост	110+275	30
19	Кочериново – Благоевград	мост	119+571	30
20	Благоевград – Симитли	надлез	137+870	10
21	Генерал Тодоров – Кулата	мост	207+750	10
22	Бойчиновци – Мърчево	мост	57+629	30
23	Орещец – Димово	тунел	133+270	10
24	Орещец – Димово	тунел	138+816	10
25	Срацимир – Видбол	мост	168+344	10
26	Бойчиновци - Монтана	мост	4+549	10

**Забележка:**

1. Намалената скорост да се спазва и след сигнала „Край на намалението” на разстояние, равно на дължината на влака ..... метра.
2. Ако влакът, превозващ товарни вагони с „Габарит 0-Т”:
  - 2.1. се движи по втора жп линия в участъка между гарите Курило – Мездра (Враца) и обратно, следващия текст да се подчертае с червено:

**„Господин машинист, движението на влака по текущ път № 2 между гарите Лакатник – Бов и Своге – Реброво е ЗАБРАНЕНО!”**

2.2. се движи между гарите Пловдив – Пловдив разпределителна да не преминава по коловоза в северния отвор на бетоновия надлез на км. 155<sup>+878</sup>.

3. Ако влакът превозва товарни вагони с „Габарит 1-Т/5100”:

3.1. да преминава само по средния коловоз под бетоновия надлез на км. 155<sup>+878</sup> в гърловината на гара Пловдив страна гара Пловдив разпределителна и да не преминава по коловоза в северния отвор.

4. Ако влакът превозва товарни вагони с „Габарит 1-Т”:

4.1. да преминава под надлеза на км 233<sup>+855</sup> между гарите Димитровград и Нова Надежда и на км. 0+442 между гарите Димитровград и Хасково, само по текущия път.

4.2. да НЕ преминава под бетоновия надлез на км. 155<sup>+878</sup> в гърловината на гара Пловдив страна гара Пловдив разпределителна.

5. Ако влакът превозва товарни вагони със „Статичен габарит по конкретни размери от Приложение № 7.1 на вагон цистерни за междурелсие 1520 мм” и се движи по втора жп линия в участъка между гарите Курило – Мездра (Враца) и обратно, следващия текст да се подчертае с червено:

**„Господин машинист, движението на влака по текущ път № 2 между гарите Зверино – Елисейна, Лакатник – Бов, Своге – Реброво и Реброво – Курило, както и по текущ път №1 между гарите Мездра Юг – Зверино и Елисейна – Лакатник е ЗАБРАНЕНО!”**

6. Ако влакът превозва товарни вагони със „Статичен габарит по конкретни размери от Приложение № 7.1 на вагон цистерни за междурелсие 1520 мм” и се движи в жп възел София в участъка между гарите Курило – Илиянци – РП 4 – Волюяк - Костинброд и обратно, следващия текст да се подчертае с червено:

**„Господин машинист, движението на влака в участъка между гарите Курило – Илиянци – РП 4 – Волюяк - Костинброд и обратно СЕ РАЗРЕШАВА САМО ПО ПЪТ № 1 в междугарията Курило-Илиянци С ДИЗЕЛОВ ЛОКОМОТИВ И ИЗКЛЮЧЕНА И ЗАЗЕМЕНА КОНТАКТНА МРЕЖА. В участъка Илиянци-РП 4-Волюяк – С ДИЗЕЛОВ ЛОКОМОТИВ И ИЗКЛЮЧЕНА И ЗАЗЕМЕНА КОНТАКТНА МРЕЖА”.**

**ИНСТРУКЦИЯ ЗА РАБОТА С ДВУЗВЕНКА**

**I. ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Чл. 1.** Всеки влаков и маневрен локомотив, който ще обслужва влак или ще извършва маневра с вагони за междурелсие 1520 мм, при излизане от депо трябва да бъде снабден с по две технически изправни, маркирани и щемпелувани двузвенки. Абсолютно се забранява използването на немаркирани и нещемпелувани двузвенки.

**Чл. 2.** (1) В състава на директни и групови влакове се допуска използването на една двузвенка.

(2) При обслужване на локални влакове, маневрени влакове и при извършване на маневрена работа, в зависимост от необходимостта, може да бъдат използвани до две двузвенки

**Чл. 3.** Вагонен състав композиран от вагони за междурелсие 1520 мм се прикачва към състава на директен или на групов влак композиран от европейски вагони само на края на влака, чрез вагон-водач. Този състав може да бъде и групов (групи вагони за различни назначения), само ако вагоните между отделните групи в него са скачени една към друга с еднотипни теглично-отбивачни устройства.

**Чл. 4.** При движение на влак, в състава на който вагоните са прикачени чрез двузвенка, с цел ускоряване оборота на локомотива се разрешава при смяна на влаковете локомотиви размяна на двузвенка между двата локомотива, в случай че те са собственост на един и същи лицензиран превозвач.

**Чл. 5.** Масата на група вагони теглена от двузвенка се определя както следва:

<b>меродавен наклон (в промили)</b>	<b>норма товар тона</b>	<b>меродавен наклон (в промили)</b>	<b>норма товар тона</b>
1	2600	17	1115
2	2500	18	1070
3	2410	19	1025
4	2310	20	985
5	2210	21	950
6	2080	22	910
7	1940	23	880
8	1850	24	850
9	1730	25	820
10	1620	26	800
11	1500	27	770
12	1435	28	750
13	1360	29	730
14	1290	30	710
15	1225	31	690
16	1170		

**II. НАЧИН НА РАБОТА**

**Чл. 6.** Двузвенката, необходима за обслужване на влак, в състава на който са включени вагони за междурелсие 1520 мм, от начална до крайната за влака гара или до друга гара по маршрута, в която локомотивът приключва обслужването му, се взема от локомотива.

**Чл. 7.** За прикачване на локомотив към композиран състав локомотивният машинист предава на маневриста (началника на влака) двузвенка. Поставянето на двузвенка в състава се извършва от член на маневрената (превозната) бригада под ръководството и контрола на маневриста (началник влака).

**Чл. 8.** За наличието на двузвенка в състава на влака, в удостоверението за спирачната маса след текста:

„ Влага натегнат/ненатегнат“, техническото лице извършващо пробата (ревизор вагони) прави вписване - „**налични двузвенки.....броя**”.

**Чл. 9.** След приключване обслужването на влак, двузвенката се сваля и предава на локомотивната бригада от член на маневрената (превозната) бригада.

**Чл. 10.** (1) При намаляване на влак по смисъла на чл. 54 от Правила за движението на влаковете и маневрената работа в железопътния транспорт, в гара с маневрен персонал и маневрен локомотив на същия лицензиран превозвач, обслужващ намаления влак, от маневрения локомотив се предава двузвенка на локомотивната бригада, на освобождаващият се влаков локомотив. Намаленият състав с двузвенката в него, се осигурява против самопридвижване по установения за съответната гара ред.

(2) При отвозване на намален влак действията с двузвенките са в обратен ред.

**Чл. 12.** (1) При намаляване на влак с двузвенка в посредна гара, без маневрен персонал и маневрен локомотив на същия лицензиран превозвач обслужващ намаленият влак, двузвенката остава в състава на влака и влакът се отвозва от същия локомотив. Намаленият състав с двузвенката в него се осигурява против самопридвижване по установения за съответната гара ред.

(2) В случай че намаленият влак не може да се отвози със същия локомотив, указания за отвозването му и възстановяване на двузвенката (двузвенките) в локомотива, става по разпореждане на упълномощените за целта длъжностни лица на съответния лицензиран превозвач.

**Чл. 13.** В случай на необходимост при извършване на маневра, локомотивният машинист на маневрения локомотив предава необходимия брой двузвенки на маневрената (превозната) бригада. Поставянето и свалянето на двузвенките в процеса на работа се извършва от маневрената (превозната) бригада. След приключване на маневрата и осигуряване на вагоните против самопридвижване, двузвенките се предават от маневрената (превозната) бригада обратно, на локомотивния машинист на маневрения локомотив.

**Чл. 14.** При извършване на маневрена работа с вагони и мотрисни влакове прикачени към локомотива или помежду си с двузвенка, първият вагон след двузвенката (или мотрисния влак) трябва да бъде с включен въздухопровод и с действаща автоматична спирачка. При повреда на автоматичната спирачка на този вагон, трябва да бъде включен следващ вагон с изправна автоматична спирачка.