



ДП „НАЦИОНАЛНА КОМПАНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТНА ИНФРАСТРУКТУРА”

СИСТЕМА ЗА УПРАВЛЕНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА

РП – 4.10 Работна процедура „Инструкция за натоварване и превозване на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на Република България“

Дата на издаване: 01.10.2018 год.

Версия 01

Промяна xx/ дата: xx.xx.xxxx.

Стр. 1 от 22

## РАБОТНА ПРОЦЕДУРА

### РП – 4.10

### ИНСТРУКЦИЯ

## ЗА НАТОВАРВАНЕ И ПРЕВОЗВАНЕ НА ИЗВЪНГАБАРИТНИ И ТЕЖКИ ТОВАРИ ПО ЖЕЛЕЗОПЪТНАТА МРЕЖА НА РЕПУБЛИКА БЪЛГАРИЯ

Екземпляр:

Контролиран

Копие

Неконтролиран

Оригинал

РАЗРАБОТИЛ:	Главен инженер „ЖПС“	инж. Михаил Божинов	/п/
ПРОВЕРИЛ:	Директор Поделение „Железен път и съоръжения“	инж. Христо Беширов	/п/
СЪГЛАСУВАЛ:	Директор Поделение „Управление на движението на влаковете и капацитета“	Данчо Георгиев	/п/
СЪГЛАСУВАЛ:	Главен ревизор по безопасността на превозите	инж. Бисер Минчев	/п/
УТВЪРДИЛ:	Генерален директор ДП „НКЖИ“	инж. Красимир Папукчийски	/п/



С тази инструкция се установяват редът и техническите изисквания за натоварване и превозване на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа на Република България.

Изискванията на настоящата инструкция са задължителни за работещите от ДП „НК ЖИ” на длъжности, свързани с техническата експлоатация и безопасност на превозите, притежаващи необходимата правоспособност, за персонала на лицензирани превозвачи, както и за дружества и организации, участващи в превоза на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа.

Указания по прилагането на инструкцията се дават от Директор Подделение „Железен път и съоръжения”.



## СЪДЪРЖАНИЕ

<b>ГЛАВА ПЪРВА</b> .....	4
ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ.....	4
<b>ГЛАВА ВТОРА</b> .....	5
ВИДОВЕ ТОВАРНИ ГАБАРИТИ ПО ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ. ОПРЕДЕЛЯНЕ ИЗВЪНГАБАРИТНОСТТА НА ТОВАРИТЕ.....	5
<b>ГЛАВА ТРЕТА</b> .....	8
ПРИЕМАНЕ И ТОВАРЕНЕ НА ИЗВЪНГАБАРИТНИ ТОВАРИ.....	8
<b>ГЛАВА ЧЕТВЪРТА</b> .....	11
РЕД ЗА ПРЕВОЗВАНЕ НА ИЗВЪНГАБАРИТНИТЕ ТОВАРИ В ГАРИТЕ И В МЕЖДУГАРИЕТО.....	11
<b>ГЛАВА ПЕТА</b> .....	12
ЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ НАТОВАРВАНЕ НА ГАБАРИТНИ И ИЗВЪНГАБАРИТНИ ТОВАРИ С ГОЛЯМО ТЕГЛО.....	12
<b>РАЗДЕЛ I</b> .....	12
ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ НАТОВАРВАНЕТО НА ВАГОНИТЕ.....	12
<b>ГЛАВА ШЕСТА</b> .....	21
ПРЕВОЗ НА ТЕЖКИ ТОВАРИ ВЪРХУ ТРАНСПОРТЪОРИ С ПРОИЗВОЛЕН БРОЙ ОСИ.....	21
<b>ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ</b> .....	22
<b>ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 01</b> .....	23
ГАБАРИТИ ЗА ПОДВИЖНИЯ ЖП СЪСТАВ (ПЖПС).....	23
ГАБАРИТИ ЗА НАТОВАРВАНЕТО.....	42
<b>ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 02</b> .....	51
Ограничения на товарната ширина по мрежата на ДП НК „Железопътна инфраструктура“.....	51
<b>ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 03</b> .....	56
СПРАВКА ЗА МАКСИМАЛНО ДОПУСТИМИТЕ НАТОВАРВАНИЯ ЗА ТРАНСПОРТЪОРИ (ВАГОН ЛОДКИ).....	56
<b>ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 04</b> .....	57



## ГЛАВА ПЪРВА

### ОБЩИ ПОЛОЖЕНИЯ

Чл.1. Габаритите в зависимост от междурелсието са:

(1) Габарит за нормални жп линии – с междурелсие 1435 mm и за коловозите с междурелсие 1520 mm във фериботния комплекс Варна.

(2) Габарит за теснопътни жп линии с междурелсие 760 mm.

Чл.2. Габарите в железопътната мрежа на Република България са:

(1) Габарит на подвижния железопътен състав (ПЖПС).

(2) Габарит на натоварването.

(3) Строителен габарит.

Чл.3. Габаритът на ПЖПС в зависимост от методите, по които е определен, се класифицира на:

(1) Статичен габарит на подвижния железопътен състав – ограничително, напречно–перпендикулярно на оста на железния път очертание, в което трябва да се впише стоящ на прав хоризонтален път нов подвижен жп състав (натоварен и празен), а също така и подвижен жп състав, имащ максимални стойности на предписаните допуски и износвания, с изключение на страничното му накланяне в следствие деформации на ресорите под въздействието на неуравновесената центробежна сила или излишък на надвишение.

(2) Кинематичен габарит на подвижния железопътен състав (ПЖПС)– ограничително, напречно–перпендикулярно на оста на железния път очертание, в което трябва да се впише стоящ на прав хоризонтален път нов подвижен жп състав (натоварен и празен), а също така и подвижен жп състав, имащ максимални стойности на предписаните допуски и износвания, включително и страничното му накланяне вследствие деформации на ресорите под въздействието на неуравновесената центробежна сила или излишък на надвишение.

(3) Габаритът на натоварването е ограничително, напречно – перпендикулярно на оста на железния път очертание, в което трябва да се поместват возилата и товарите при спазване на изискванията и условия отразени в настоящата инструкция.

(4) Строителен габарит е най-външното, напречно и перпендикулярно на оста на железния път ограничително очертание, в което освен ПЖПС не трябва да проникват части на постройки, съоръжения, гарови инсталации, устройства, материали и машини и други в близост до железния път. Допуска се устройства, предназначени за непосредствено взаимодействие с ПЖПС (контактния проводник, вагонозадържатели, подвагонни тласкачи в работно състояние и други), да навлизат в очертанието на строителния габарит, при условие, че тези устройства се докосват само до определени части на возилата.

(5) Возилата и товарите, които нарушават габарита на подвижния състав за вътрешно съобщение, са извънгабаритни и се превозват съгласно изискванията на настоящата наредба. Извънгабаритността се установява с помощта на таблиците за натоварване, дадени в инструкцията.

Чл. 4.(1) Съгласно Техническа спецификация, подсистема електрозахранване на тягов състав 25 kW, 50 Hz. Контактна система. Токоснематели. Механично взаимодействие между токоснемателите и контактната мрежа. (ТЦ-ЖИ 007-2006), височината на най-ниското положение спрямо глава релса на контактен проводник (фидери, обходни проводници, долно фиксиращо въже, фиксаторни обтяжки и пр.) е:

1. В междугарие – 5600 mm, като се допуска и 5550 mm;

2. В гаров район – 5800 mm;

3. На прелези – 6000 mm.



(2) Оптималното електроизолационно разстояние на токоснимателя и части от контактната мрежа под напрежение, намиращи се до заземени части на съоръженията, е 320 mm.

(3) Минималните електроизолационни разстояния в статично положение са:

1. В среда без замърсяване

а) от контактния проводник и други части под напрежение – 200 mm;

б) от контактния проводник до най-близката до него точка на подвижния състав – 250 mm;

в) от рог на токоснимател до стена на тунел – 280 mm.

2. В среда със замърсяване – от контактния проводник и други части от контактната мрежа под напрежение – 250 mm.

(4) За преминаване на извънгабаритни товари през електрифицирани жп линии е необходимо:

1. Минималното разстояние от товара до части на контактната мрежа под напрежение да бъде 250 mm;

2. При невъзможност от осигуряване на това изолационно разстояние, преминаването на извънгабаритни товари става с дизелова тяга при изключена и заземена контактна мрежа;

3. За товара (при положение, че е метален) е необходимо, освен укрепване, да се направи и стабилна електрическа връзка с металните части на вагона, която да осигури заземяване при евентуален електрически пробив;

4. За съществуващи съоръжения (тунели, надлези и др.) с извънгабаритна контактна мрежа (височина на електрически проводник над глава релса по-малка от 4900 mm) при преминаване на извънгабаритен товар, същият се придружава от представител на органите, поддържащи и експлоатиращи контактната мрежа.

## ГЛАВА ВТОРА

### ВИДОВЕ ТОВАРНИ ГАБАРИТИ ПО ЖЕЛЕЗНИЦИТЕ. ОПРЕДЕЛЯНЕ ИЗВЪНГАБАРИТНОСТТА НА ТОВАРИТЕ

Чл.5.(1) По железопътната инфраструктура на Република България или отделни участъци от нея се допускат следните видове товарни габарити:

1. Товарен габарит за международно съобщение 03 – ВМ (03 – Т) (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 1-1) - Допуска се на всички линии от републиканската жп мрежа.

2. Товарен габарит за вътрешно съобщение 02 – ВМ (02 – Т) (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 1-3) - Допуска се на всички линии от републиканската жп мрежа.

3. Товарен габарит, съответстващ на габарита на подвижния железопътен състав 0-ВМ (01-Т) (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 1-4) - Допуска се на отделни жп линии от републиканската мрежа, по изискванията и условията на “Инструкция за включване на товарни вагони за междурелсие 1520 mm във влаковете и движението им по железопътната мрежа на Република България”

4. Товарен габарит, съответстващ на габарита на подвижния железопътен състав 1-ВМ (0-Т) (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 1-5) - Допуска се на отделни жп линии от републиканската мрежа, по изискванията и условията на “Инструкция за включване на товарни вагони за междурелсие 1520 mm във влаковете и движението им по железопътната мрежа на Република България”.



5. Товарен габарит, съответстващ на габарита на подвижния железопътен състав (1-Т) и (1-Т/5100) (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 1-7) - Допуска се на отделни жп линии от републиканската мрежа, по изискванията и условията на “Инструкция за включване на товарни вагони за междурелсие 1520 mm във влаковете и движението им по железопътната мрежа на Република България”.

6. Статичен габарит на подвижен железопътен състав при жп линии с междурелсие 760 mm (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 1-9).

7. Габарит на натоварването “А” - (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 2-1) - Допуска се на всички линии от републиканската жп мрежа.

8. Габарит на натоварването “В” - (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 2-2). - Допуска се на всички линии от републиканската жп мрежа.

9. Габарит на натоварването “С” - (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 2-3). - Допуска се на отделни жп линии от републиканската мрежа, след предварително съгласуване с ДП “НК ЖИ”

10. Габарит на натоварването 1–ВМ (0 – Т) - (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 2-4).

11. Габарит на натоварването (1–Т) и (1 – Т/5100) - (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10-01, фиг. 2-5). Допуска се на отделни жп линии от републиканската мрежа, по изискванията и условията на “Инструкция за включване на товарни вагони за междурелсие 1520 mm във влаковете и движението им по железопътната мрежа на Република България”.

Чл.6. Определяне на извънгабаритността на товарите:

(1) За товари от, за и в международно съобщение – съгласно Приложение II към Правилник за взаимно използване на товарните вагони в международното съобщение RIV. Предписания за натоварване или в съответствие със СМГС („спогодба за международно железопътно сточно съобщение”). (Изключение правят товарите за и от страните с междурелсие 1520 mm през фериботен комплекс Варна).

Необикновени пратки съгласно Приложение II на RIV “Указания за натоварване” том 1 “Основни принципи”.

1. Една пратка се счита за необикновена, ако тя поради нейните външни размери, маса или характеристики, създава на една от участващите в транспорта железници необичайни затруднения по отношение на железопътните съоръжения или вагоните и по тази причина може да се допусне само при специални технически или експлоатационни условия.

2. От гледна точка на СИМ (единни правни предписания относно договора за международен железопътен превоз на товари) Чл. 5, § 1, абзац б (DCU 2 и 4) за необикновени пратки се считат:

а) Товари, които не са осигурени съгласно Указания за натоварване, том 1 или 2 и за които няма равностойно алтернативно осигуряване, например информационен бюлетин на розова хартия.

б) Товари, които от гледна точка на ограниченията на широчината нарушават товарния габарит за съответната линия, предписан в точка 4.1 от “Указания за натоварване” том 1 “Основни принципи”.

в) Твърди товарни единици върху два или повече вагона с въртящи се, респективно въртящи и плъзгащи се, опори (виж т. 5.9 от “Указания за натоварване” том 1 “Основни принципи”).

г) Гъвкави товарни единици с дължина над 36 m върху няколко вагона, без въртящи се опори (виж т. 5.9 от “Указания за натоварване” том 1 “Основни принципи”).



д) Товарни единици, които не могат да се превозят до получаващата гара без претоварване в случай, че тежат повече от 25 тона или са натоварени на вагон с ниска товарна повърхност.

е) Пратки, които трябва да се превозят с ферибот в случай, че попадат под условията на RIV, Приложение IV, точка 4.

ж) Вагони с повече от 8 (осем) оси, ако са натоварени, даже и тогава, когато носят знака RIV.

з) Вагони, при които разстоянието между двете най-вътрешни оси е  $l_0 > 18$  m.

3. Необикновените пратки могат да се приемат само при специални условия, които трябва предварително да са съгласувани между железопътните администрации.

4. За пратките в директни влакове и в комбинирано съобщение забраната за отблъскване и съудряне не се счита за специално експлоатационно условие. Затова подобни пратки по тези причини не са необикновени.

(2). За товари, предназначени за вътрешно съобщение и причислени към един от следните габарити на натоварването: 03 – BM (03 – T), 02 – BM (02 – T), 0 – BM (01 – T), “A”, “B” и “C”:

Товарът или частите на открити вагони (платформени или полувагони), при средно положение на тези вагони върху коловоз в прав и хоризонтален участък не трябва да нарушава меродавното очертание на товарния габарит за съответната жп линия (жп участък). Широчината на товара, с оглед на преминаването му през участъци в криви, трябва да бъде намалена съгласно таблиците за натоварване 1, 2 или 3 на Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 02.

**ЗАБЕЛЕЖКА:** При определяне на извънгабаритността на товара се приемат по-големите стойности от таблиците за натоварване 1, 2 или 3 на Формуляр по безопасност ФБ–РП–4.10-02.

(3) Товари, предназначени за вътрешно съобщение или за пряко международно железопътно съобщение през фериботен комплекс Варна и причислени към един от следните габарити на натоварването 1 – T, 1 – T/5100 и 1 – BM (0 – T).

Понятието “извънгабаритен товар” за железопътните администрации с междурелсие 1435 mm и тези с междурелсие 1520 mm, съществено се различават.

За железопътните администрации на държавите, участващи в СНГ (Съюз на независимите държави), Република Латвия, Република Литва, Република Естония с междурелсие 1520 mm, извънгабаритен товар е този, който натоварен на открит подвижен състав (платформени или открити товарни вагони), намиращ се на прав и хоризонтален участък от железния път, при съвпадение на надлъжната симетрична на вагона вертикална равнина с оста на железния път, превишава очертанието на основния габарит на натоварването 1-T (фиг. I. 2-5) или ако товарът в разчетна крива с радиус 350 m излиза извън очертанието на основния габарит на натоварването при вземане в предвид разликите на геометричните отклонения на конкретния товар и условия разчетен вагон, който има база 17 m и дължина на рамата 24 m.

Такова превишаване може да се получи в следните случаи:

При натоварването на товара на един вагон, ако отношението на дължината на товара към базата на вагона е по-голямо от 1,41;

При натоварването на товара на вагон, имащ база, по-голяма от 17 m;

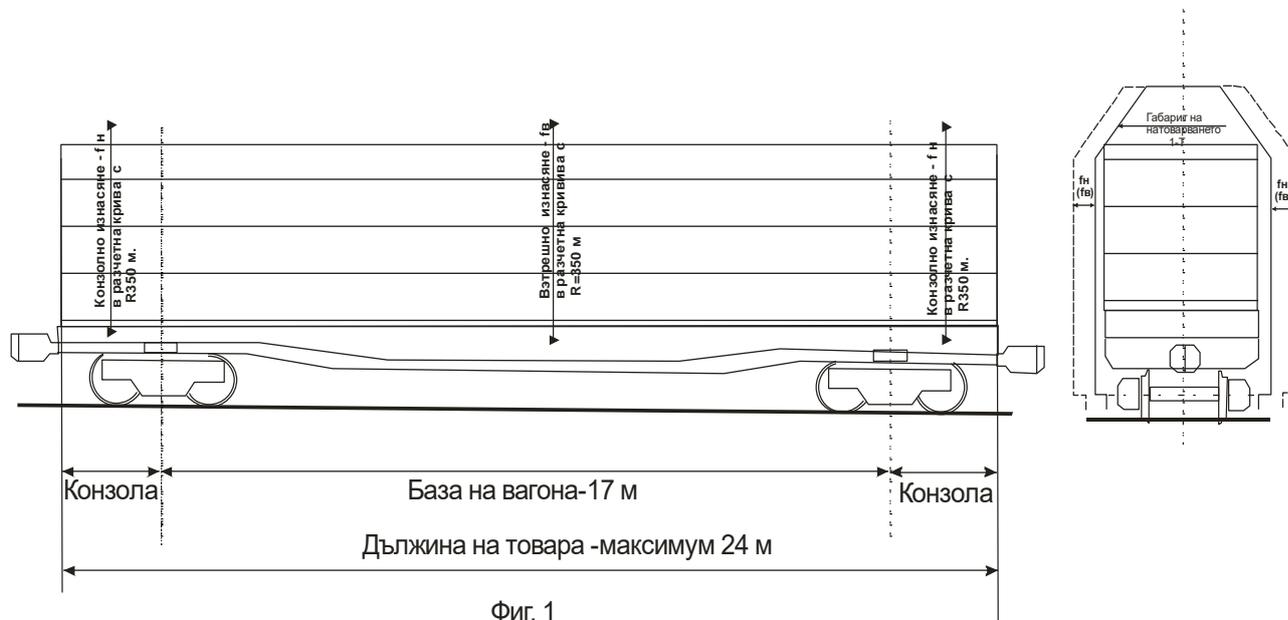
При натоварването на товара на група платформени вагони, върху два носещи вагона посредством въртящи се мостове;

Превишаването на очертанието на основния габарит на натоварването 1-T, може да се случи и при претоварване от вагони за междурелсие 1435 mm, имащи височина на пода на



вагона по-малка от 1300 mm, на вагони за междурелсие 1520 mm, имащи височина на пода на вагона 1300 mm.

## РАЗЧЕТЕН ВАГОН



Фиг. 1

За отделни железопътните участъци от железопътната мрежа на Република България, открити за движение на вагони с междурелсие 1520 mm, извънгабаритен товар е този, който натоварен на открит подвижен състав (платформен или полувагон), намиращ се на прав и хоризонтален участък от железния път, при съвпадение на надлъжната симетрична на вагона вертикална равнина с оста на железния път, превишава очертанията съответно на габаритите на натоварването: 1–ВМ (0 – Т) - (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 2-4), (1–Т) и (1 – Т/5100) - (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 2-5). Извънгабаритни товари са и тези, които са натоварени върху два или повече вагона върху въртящи се мостове независимо, че не нарушават очертанието на съответните габарити.

Товарът или подвижните части на вагона не трябва да превишават меродавния най-малък товарен габарит по пътя на превозването му.

## ГЛАВА ТРЕТА

## ПРИЕМАНЕ И ТОВАРЕНЕ НА ИЗВЪНГАБАРИТНИ ТОВАРИ

Чл.7. Превозването на вагони, натоварени с извънгабаритни товари, става само с разрешение на ДП “НК Железопътна инфраструктура” за всеки отделен случай.

Чл.8. За целта изпращачът, предал за превоз извънгабаритен товар, трябва да предостави на представител на железопътното предприятие заявление, чертеж или скица на товара, указание за начина на неговото натоварване и укрепване върху подвижния състав и технически изчисления, доказващи надеждността на проектираното укрепване.

Чл.9. В чертежа (скицата) трябва да бъдат посочени всички необходими размери и разрези, даващи пълна представа за очертанието на товара.

Чл.10. Проектираният от изпращача начин за натоварване, опаковане и укрепване на товара трябва да бъде проверен от техническо лице, представител на съответното железопътно предприятие, с необходимата правоспособност (ревизор вагони или др.).



Чл.11. За да се намали извънгабаритността на пратката(ите) е необходимо:

1. При възможност да се демонтират изпъкнали части на товара;
2. При възможност да се предприеме частично разглобяване на товара;
3. При възможност да се измени опаковката на товара;
4. Да се определи най-доброто разположение на товара върху платформата на вагона, т.е. да се прецени дали товарът да се сложи върху по-широката си плоскост, изправен или завъртян под някакъв ъгъл чрез повдигане на едната страна посредством подложки;
5. Да се подбере такъв тип вагон, при който ще се получи най-малко отклонение при вписване в крива.

Чл.12. Избирането на вагони за извънгабаритни товари, както и съблюдаване за правилното им натоварване и укрепване, се извършва и контролира от техническо лице, представител на съответното железопътно предприятие, с необходимата правоспособност (ревизор вагони или др.).

Чл.13. Вагоните, предназначени за превоз на извънгабаритни или на особено тежки товари, трябва да бъдат основно прегледани и подготвени в техническо отношение. Длъжностни лица с правоспособност ревизор вагони проверяват особено внимателно дали са в пълна изправност централните болтове и плъзгалките (по отношение на добра смазка и лекота при обръщане) и дали няма неравномерно сработване на бандажите и плъзгалките.

Чл.14 След приключване на натоварването, се измерват височините и полуширочините, в ляво и дясно от оста на вагона на всички характерни точки на товара, от които може да се нанесе напречният му профил в най-издадените части.

Чл.15. Височините се мерят от глава релса, а широчините в ляво и в дясно от оста на вагона, съвпадаща с оста на пътя.

Чл.16. Измерването на извънгабаритните товари се извършва от техническо лице, представител на съответното железопътно предприятие, с необходима правоспособност (ревизор вагони или др.). Лицата, на които е възложена проверката на размерите на товарите, трябва да бъдат снабдени с необходимите измервателни уреди.

Чл.17. В някои гари с функциониращи и изправни габаритни рамки, за точното определяне правилността на натоварването натоварените вагоните се пропускат през тези рамки, които описват очертанието на товарния габарит за вътрешно съобщение 02 – ВМ (02 – Т) (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01, фиг. 1-3).

Чл.18. Габаритната рамка се монтира на неелектрифициран коловоз, достъпен за измерване на товарите. Тя се състои от вертикални колони, поставени на разстояние най-малко на 2200 mm от оста на коловоза и свързани в горния си край с хоризонтална греда. Горното очертание на товарния габарит за вътрешно съобщение 02 – ВМ (02 – Т) се фиксира на габаритната рамка по подходящ начин.

Чл.19. Коловозът под рамката трябва да бъде добре нивелиран, подбит и оста му да съвпада с оста на габаритната рамка. Тя трябва да се поддържа в изправно състояние, а разстоянията между фиксираните точки от товарния габарит за вътрешно съобщение 02 – ВМ (02 – Т) по отношение нивото на релсите и оста на коловоза периодично да се проверяват.

Чл.20. Габаритната рамка е собственост на ДП “НК ЖИ” и за поддържането ѝ в изправност е отговорен техник жп строителство/контрол на съоръженията в съответната железопътна секция.

Чл.21. В гари, където няма устроени габаритни рамки, извънгабаритността на товарите се установява чрез измерване.

Чл.22. За да се улесни наблюдението за устойчивостта на натоварените извънгабаритни товари през време на превозването им, върху пода на платформата се нанасят с неизмиваща се бяла или червена боя контролни черти по очертанието на товара. Ако товарът е по-широк от



платформата, контролните черти се нанасят върху самия товар от двете страни по контурите на широчината на платформата. От положението на товара по отношение на тези контролни белези по маршрута на превозването се установява дали товарът се е изместил и към коя страна.

Чл.23. Съгласуването на условията за превозването на извънгабаритни товари се извършва по факс или се изпраща e-mail. Представител на железопътното предприятие предоставя на оторизираните органи в ДП НК “ЖИ” следните данни:

1. Относно товара:

а) Вид на товара;

б) Максимална височина на товара от глава релса (за краткост в искането за съгласуването се означава с инициали “ГРР”) – в mm.

в) Максимална широчина и други характерни широчини в ляво и в дясно от надлъжната ос на вагона на отделни височини за определяне на най-изпъкналите контури на товара – в mm.

г) Дължина на товара – в mm.

д) Тежина на товара в тонове.

2. Относно вагона:

а) Вид и номер на използвания вагон;

б) Брой на осите;

в) Височина на пода на вагона от глава релса – в mm;

г) Разстояние между крайните оси при вагони без талиги или разстояние между централните болтове при вагони с талиги и разстояние между осите на талигите – в mm;

д) Тара на вагона – в t;

3. Относно маршрута на превоза:

а) отправни гари;

б) получаващи гари.

Чл.24. Съгласуването на условията за превозване (или отказа за превозване) на изключително голямо габаритни и тежки товари се извършва предварително. За целта железопътното предприятие отправя към ДП “НК ЖИ” писмо, към което се прилага мащабна скица на товара в план, напречен и надлъжен разрез.

В този случай, за да не се предизвика загуба от престой на вагона до установяване условията за превозването, скицата се съставя въз основа на действителните размери на товара, т.е. в ненатоварено състояние.

Чл.25. Исканията за съгласуване на извънгабаритни товари за чужбина, независимо от степента на тяхната извънгабаритност, се прави по образец БДЖ – НГ (Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 04) за вагони с междурелсие 1435 mm.

Чл.26. След като се получат всички необходими данни относно товара и използвания вагон, оторизирана служба от ДП “НК ЖИ” определя условията и маршрута, при които може да бъде извършен превозът, или отказва превоза.

Чл.27. Тези условия и маршрут ДП “НК ЖИ” съобщава с телеграма на началника на отправната гара или заместващото го лице. От своя страна той взема всички необходими мерки за изпълнение на онези от условията, които са под негово разпореждане, а за да се осигури изпълнението на останалите условия, които трябва да се спазват от влаковия персонал и органите на движението през време на превоза, връчва препис от телеграмата на началника на влака и на локомотивния машинист срещу подпис.

Чл.28. При смяна на влаковия персонал препис от телеграмата се предава на началника на новопостъпилата влакова бригада срещу подпис заедно с влаковите документи.

Чл.29. За да се избягват грешки при предаване на цифровите данни, в телеграмата си отговор ДП “НК ЖИ” повтаря съобщените му данни за размерите на извънгабаритния товар.



Чл.30. След като се получи разрешение от ДП “НК Железопътна инфраструктура”, ако няма други указания, вагоните, натоварени с извънгабаритни товари, се поставят в съставите на влаковете по определен ред.

Чл.31. Вагони, натоварени с товари, превишаващи с размерите си товарния габарит, но не и строителния габарит, се поставят в товарните влакове без подбор, но като се спазват условията, посочени в „Правила за техническа експлоатация, движение на влаковете и сигнализация в железопътния транспорт.”

Чл.32. Превозването на извънгабаритни товари, независимо от степента на извънгабаритността им, в дългосъставни влакове се забранява.

## ГЛАВА ЧЕТВЪРТА

### РЕД ЗА ПРЕВОЗВАНЕ НА ИЗВЪНГАБАРИТНИТЕ ТОВАРИ В ГАРИТЕ И В МЕЖДУГАРИЕТО

Чл.33.(1) Влаковете с извънгабаритни товари се пропускат в районите на гарите по коловози, за които няма забрана за такова пропускане, посочено в „Технология на гарата”.

(2) Тези коловози трябва да бъдат избрани така, че окръжаващите ги здания, съоръжения, стълбове, сигнали и други неподвижни предмети да са отдалечени на максимално разстояние от тях.

Чл.34. Превозването на извънгабаритни товари по останалите коловози на гарите и по индустриалните клонове се извършва с разрешение от комисия в състав: началник на жп участък и началник на гара, а в електрифициран участък и началник на подрайон по контактната мрежа в зависимост от действителната отдалеченост на гаровите съоръжения, като се вземат всички необходими предохранителни мерки, а при нужда и пилотиране на влака.

Чл.35.(1) Когато през гаровите коловози преминават извънгабаритни товари, странично издадени повече от 1800 mm от оста на пътя, се забранява стоенето на хора на разстояние, по-близо от 2500 mm от оста на коловоза, по който преминава товарът. За целта дежурният персонал в гарата информира по подходящия начин пътниците и работещите в гарата.

(2) Скоростта на влак, включващ в състава си такъв извънгабаритен товар, при преминаване през гари и спирки не трябва да бъде по-голяма от 10 km/h.

Чл.36. При преминаване през гари и спирки на товарен влак, включващ в състава си товар със странична извънгабаритност, по-голяма от 1800 mm, мерено от оста на пътя, локомотивният машинист подава сигнал “Внимание”.

Чл.37.(1) При преминаването на товари със странична извънгабаритност 1800 mm, мерено от оста на пътя, работещите по пътя служители трябва да стоят извън тунелите и мостовете с „път долу”.

(2) След назначаване на специален влак с извънгабаритен товар, директорът на съответната жп секция уведомява контролорите по железен път и съоръжения за преминаването му.

(3) Техникът жп строителство/контрол на железния път и контрол на съоръженията уведомяват ръководителите на работа, а последните инструктират работещите, като това се отразява в книгата ежедневен инструктаж.

(4) Локомотивният машинист задължително подава сигнал “Внимание” с цел предпазване на работещите по железния път и съоръженията.



Чл.38. Забранява се разпускането на платформени вагони с извънгабаритни и тежки товари през разпределителни гърбици при разкомпозиране на влаковете състави или да се отблъсват при маневра.

Чл.39. При надминаване и разминаване с други влакове да се осигури дистанционно разстояние до съседните коловози най-малко 4000 mm, ако не е предписано по-голямо.

Чл.40. В междугария на двойните жп участъци при преминаването на специалния влак по съседния коловоз да не се пропускат товарни влакове, в състава на които има включени негабаритно натоварени вагони.

Чл.41. Забранява се пропускане на влакове, в състава на които има включени негабаритно натоварени вагони, през рампени коловози и в гарови коловози под перонни навеси.

Чл.42. При извършване на маневра с платформени вагони натоварени с извънгабаритни и тежки товари, а също при потегляне и спиране на влака, не се допускат резки придърпвания.

Чл.43. След назначаване на специален влак с извънгабаритен товар началниците на съответните жп секции нареждат с оперативно разпореждане на заинтересованите длъжностни лица (техник жп строителство/контрол на железния път, началници жп участъци и др.) да проверяват готовността на гарите да приемат такива влакове и да следят за тяхното движение съгласно условията, определени от оторизираните служби при ДП “НК Железопътна инфраструктура”.

Чл.44. През време на движение началникът на влака и локомотивният машинист трябва строго да съблюдават предписаните условия, при които трябва да се извърши превозът на извънгабаритния товар, а именно: да преминават с особено внимание през тунели, надлези и мостове; да намаляват скоростта на влака или да спират на определени места по пътя на превода, ако за това има указание в телеграмата и след като се уверят, че товарът ще мине безпрепятствено, влакът да потегли бавно напред; да проверяват през време на движението положението на товара по отношение на контролните черти и да взимат всички мерки, които те намерят за необходимо, с оглед безопасното движение на влака.

## ГЛАВА ПЕТА

### ЗАДЪЛЖИТЕЛНИ ИЗИСКВАНИЯ ПРИ НАТОВАРВАНЕ НА ГАБАРИТНИ И ИЗВЪНГАБАРИТНИ ТОВАРИ С ГОЛЯМО ТЕГЛО

Чл.45.(1) Товари с голяма тежина, както извънгабаритни така и габаритни, при натоварване, превозване и разтоварване изискват особени предпазни мерки.

(2) Тези товари се разпределят на две категории:

1. товари, теглото на които вследствие на формата и размерите им се разпределя равномерно по целия под на вагона;

2. товари със съсредоточено тегло, т.е. теглото на които поради формата и размерите на опорната им плоскост се съсредоточава на малка част от пода на вагона.

(3) Товарите със съсредоточено тегло изискват особено внимание, тъй като при натоварването, превозването и разтоварването им съществува опасност от изкривяване или счупване на надлъжните и напречните греди на вагона.

### РАЗДЕЛ I

#### ОБЩИ ИЗИСКВАНИЯ КЪМ НАТОВАРВАНЕТО НА ВАГОНИТЕ

Чл.46.(1) Линиите се класифицират според основното натоварване на А, В1, В2, С2, С3, С4, D2, D3, D4 (БДС EN 15528 – 2016 Железопътна техника. Категории на линиите за



управление на интерфейса между границите на натоварване на превозните средства и инфраструктурата), където:

$$A=16,0 \text{ t}$$

$$B=18,0 \text{ t}$$

$$C=20,0 \text{ t}$$

$$D=22,5 \text{ t}$$

Максималната товароносимост на вагоните е дадена в „АВС“ таблицата на коша на вагоните, представена по-долу.

Таблица за товароносимост

	A	B	C2	C3	D2
S	39 t	47 t	55 t	57 t	
120	0 t				

(2) Определя се най-ниската категория линия по маршрута, като се спазва товароносимостта на вагона за тази категория.

Пример първи: Вагон, натоварен с 41 тона товар, ще се движи по линия категория А със скорост  $V=100 \text{ km/h}$ . От таблицата за товароносимост за А имаме 39 тона максимално натоварване, тогава вагонът не може да се движи, ако товарът е неделим, или да се разтовари част от товара, ако товарът е делим.

(3) Товарът трябва да е разпределен колкото е възможно по-равномерно, като се спазват следните съотношения:

1. съотношение на натоварването на колелата на една и съща колоос, в напречно направление е максимум 1,25:1 (странично изместване на товара);

2. съотношение на осните (талижните) натоварвания в надлъжно направление е:

а) при двуосни вагони – максимум 2:1;

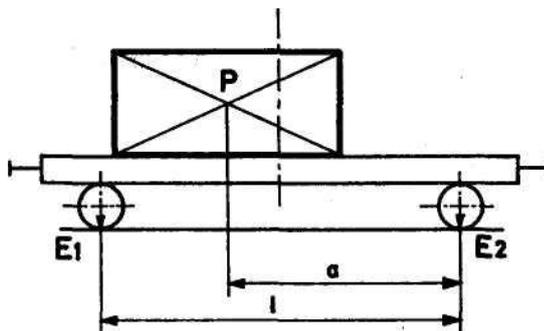
б) при талижни вагони – максимум 3:1;

3. при съсредоточени (концентрирани, единични) товари се спазват стойностите, посочени в таблиците за натоварване на концентрирани товари.

Чл.47.(1) Съществуват методи за изчисляване на натоварването на колоосите, съотношението между натоварването на колоосите, респективно между натоварването на талигите, допустимото отклонение на центъра на тежестта на товара от средата на вагона в надлъжна посока, натоварване на колелата и допустимо отклонение на центъра на тежестта на товара от средата на вагона в напречна посока.

(2) При изчисленията трябва да се вземе в предвид положението на центъра на тежестта. Когато той не е посочен, за такъв се приема геометричният център на съответната товарна единица.

1. Първи случай – съотношение между натоварването на колоосите при двуосен вагон (фиг. 2).





Фиг. 2

$$E1 = P \cdot a / l + 0,5 \cdot T$$

$$E2 = P + T - E1, \text{ където:}$$

- P – тегло на товарната единица - [тонове]

- T – тегло на вагона /тара/ - [тонове]

E1, E2 – натоварване на колоос - [тонове]

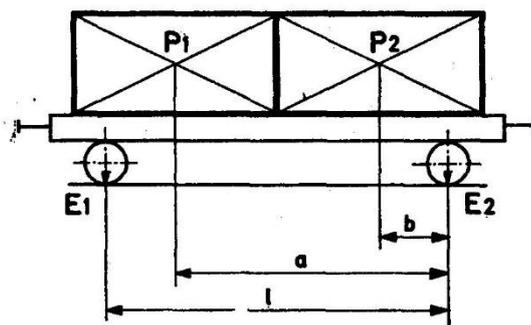
a, l – разстояния - [метри]

При дадени тежина на товара P, тара на вагона T, разстояние между колоосите l и разстояние между центъра на тежестта на товарната единица и по-далечната колоос a, се намират стойностите на E1 и E2. Намира се отношението E1/E2, то трябва да бъде по-малко от 2.

Пример втори: E1=17,35 t, E2=14,85 t, E1/E2=1,18 t < 2

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** Пратката може да бъде допусната, защото E1/E2 е по-малко от 2, но не може да се превозва по линии от клас А, защото основното натоварване E1 е по-голямо от 16 тона.

2. Втори случай – съотношение между натоварването на колоосите (фиг. 3)



Фиг. 3

$$E1 = P1 \cdot a + P2 \cdot b / l + 0,5 T$$

$$E2 = (P1 + P2 + T) - E1, \text{ където:}$$

P1, P2 – тегло на всяка товарна единица - [тонове]

T – собствено тегло на вагона - [тонове]

E1, E2 – натоварване на колоос - [тонове]

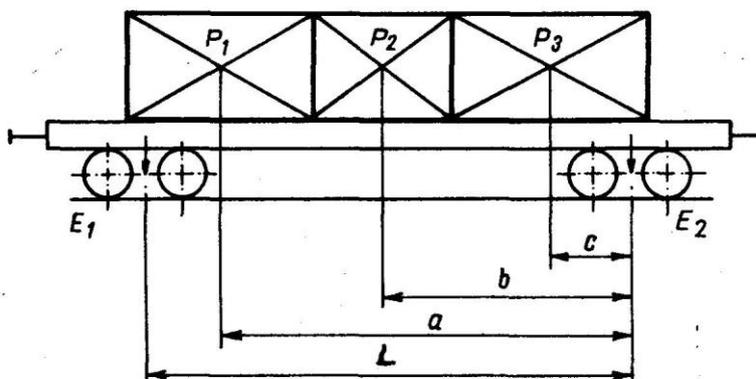
a, b, l – разстояния от центъра на тежестта на товарните единици до една от колоосите - [метри]

При дадени тежини на товарните единици P1, и P2, тара на вагона T, разстояние между колоосите l и разстояние между центъра на тежестта на товарните единици и една от колоосите a и b, се намират стойностите на E1 и E2. Намира се отношението E1/E2, то трябва да бъде по-малко от 2.

Пример трети: E1=17,725 t, E2=9,475 t, E1/E2=1,87 t < 2

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** Пратката може да бъде допусната, защото E1/E2 е по-малко от 2, но не може да се превозва по линии от клас А, защото основното натоварване E1 е по-голямо от 16 тона.

3. Трети случай – съотношение на натоварването на талигите (фиг. 4)



Фиг. 4

$$E1 = P1 \cdot a + P2 \cdot b + P3 \cdot c / L + 0,5T$$

$$E2 = (P1 + P2 + P3 + T) - E1, \text{ където:}$$

$P_1, P_2, P_3$  – тегло на всяка товарна единица - [тонове]

$E_1, E_2$  – натоварване на талигите - [тонове]

$T$  – собствено тегло на вагона - [тонове]

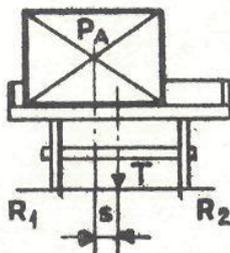
$a, b, c, L$  – разстояния от центъра на тежестта на товарните единици до единия централен лагер - [метри]

При дадени тежини на товарните единици  $P_1, P_2$  и  $P_3$  тара на вагона  $T$ , разстояние между централните лагери  $L$  и разстояние между центъра на тежестта на товарните единици и единия централен лагер  $a, b$  и  $c$  се намират стойностите на  $E_1$  и  $E_2$ . Намира се отношението  $E_1/E_2$ , то трябва да бъде по-малко от 3.

Пример четвърти:  $E_1 = 34,38 \text{ t}, E_2 = 19,62 \text{ t}, E_1/E_2 = 1,75 \text{ t} < 3$

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** Пратката може да бъде допусната, защото  $E_1/E_2$  е по-малко от 3, но не може да се превозва по линии от клас А, защото осното натоварване  $E_1$  е по-голямо от 16 тона.

4. Четвърти случай – допустимо отклонение на центъра на тежестта на товара от средата на вагона в напречна посока (фиг. 5)



Фиг. 5

-  $R_1, R_2$  – товар върху отделното колело - [тонове]

-  $E_1, E_2$  – колоосно натоварване, респективно натоварване на талигата, изчислени според 1, 2 или 3 случай - [тонове]

-  $T$  – собствено тегло на вагона - [тонове]

-  $P_a$  – тегло на товарната единица върху разглежданата ос, респективно талига – [тонове]



- s – разстояние между центъра на тежестта на товарната единица и средата на вагона в напречна посока - [метри]

УСЛОВИЕ:

$$\frac{R_1}{R_2} \leq \frac{10}{8}, S \leq \frac{8}{100} \left( \frac{T}{2Pa} + 1 \right)$$

(3) Натоварването на концентрирани товари се извършва, като товарните единици се разполагат непосредствено на пода на вагона или върху 2 или четири опори (фиг. 6÷фиг. 11).

Не се разрешава натоварване върху три подложки!

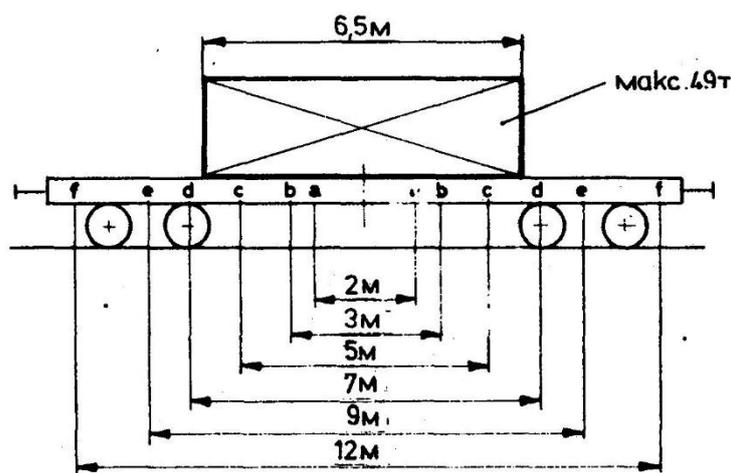
Таблица 1

	A	B	C2	C3	D2
S	44 t	50 t	52 t		60 t
120	0 t				

Таблица 2

	m	t	▲▲
a-a	2	-35	40
b-b	3	-37	47
c-c	5	-43	56
d-d	7	-51	58
e-e	9	-60	60
f-f	12	-60	28

1. Първи случай – товар, разположен в средата на вагона непосредствено върху пода (фиг. 6)



Фиг. 6

Тъй като товарът е поставен непосредствено върху пода на вагона, валидни са стойностите за съсредоточени товари в средата на вагона, посочени под знака ----- Таблица 2.

Товарът е разположен между точките c-c и d-d и затова максимално допустимото тегло се определя както следва:

а) Изходна точка е допустимото тегло за дължина c-c, тъй като това е най-голямото разстояние, което се покрива напълно от товара. От Таблица 2 отчитаме за разстояние c-c - 43 тона.



б) Това тегло трябва да се увеличи с определена стойност, която зависи от надвишението на дължината с-с и се изчислява както следва:

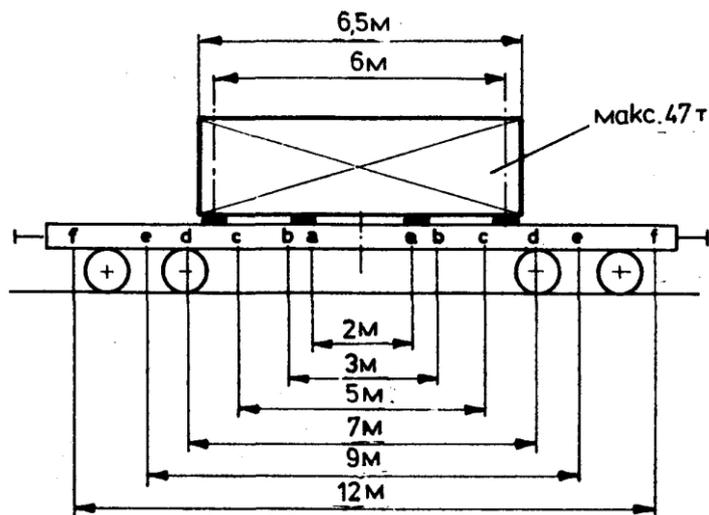
- определя се разликата в дължините между с-с и d-d – от Таблица.2 имаме:  $7-5=2$  метра;
- определя се разликата в теглата между с-с и d-d - от Таблица.2 имаме:  $51-43=8$  тона;
- товарът превишава дължината с-с със  $6,5-5=1,5$  метра;
- допустимото превишение на теглото за превишение от 1,5 метра е  $(8 \times 1,5):2=6$  тона

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** Разположеният непосредствено върху пода товар може да тежи  $43+6=49$  тона, но когато товарът се транспортира по линии от клас А, теглото му не бива да превишава 44 тона /Таблица 1/.

2. Втори случай – същият товар е поставен върху 4 подложки, разположени напречно на вагона на еднакви разстояния една от друга. Крайните подложки са разположени на разстояние 6 метра една от друга, мерено от средите им.

Тъй като товарът е разположен на повече от две подложки, валидни са стойностите за съсредоточени товари в средата на вагона, посочени под знака ----- Таблица 1.

В този случай обаче не е определяща дължината на товара, а разстоянието между двете крайни подложки т.е. 6 метра (фиг. 7).



Фиг. 7

Товарът е разположен между точките с-с и d-d и затова максимално допустимото тегло се определя както следва:

а) Изходна точка е допустимото тегло за дължина с-с, тъй като това е най-голямото разстояние, което се покрива напълно от товара. От Таблица 2 отчитаме за разстояние с-с - 43 тона.

б) Това тегло трябва да се увеличи с определена стойност, която зависи от надвишението на дължината с-с и се изчислява както следва:

- определя се разликата в дължините между с-с и d-d – от таблица.2 имаме:  $7-5=2$  метра;
- определя се разликата в теглата между с-с и d-d - от таблица.2 имаме:  $51-4=8$  тона;
- товарът превишава дължината с-с с  $6-5=1$  метър; от Таблица.2 имаме:
- допустимото превишение на теглото за превишение от 1 метър е  $(8 \times 1):2=4$  тона

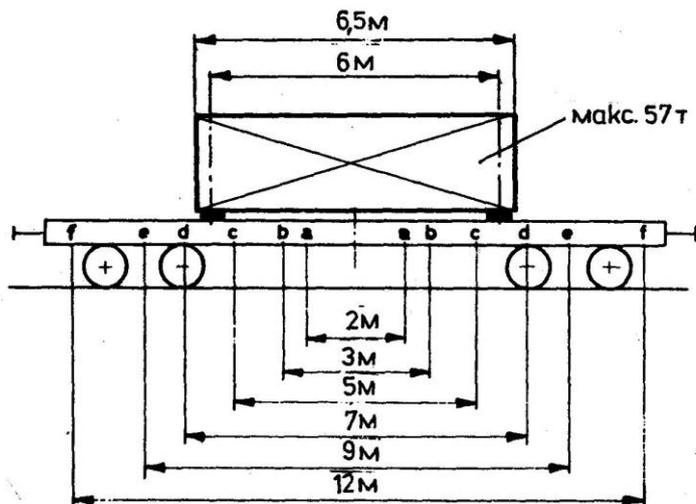
**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** Разположеният върху 4 подложки товар може да тежи  $43+4=47$  тона, но когато товарът се транспортира по линии от клас А, теглото му не бива да превишава 44 тона (Таблица 1)



3. Трети случай – същият товар е разположен върху две напречни подложки, разположени на еднакво разстояние една от друга, мерено от средите им.

Тъй като товарът е разположен на две подложки, валидни са стойностите за съсредоточени товари в средата на вагона, посочени под знака ▲▲ Таблица 2.

В този случай за опорна дължина се взема разстоянието между двете крайни подложки т.е. 6 метра (фиг. 8).



Фиг. 8

Товарът е разположен между точките с-с и d-d и затова максимално допустимото тегло се определя както следва:

а) Изходна точка е допустимото тегло за дължина с-с, тъй като това е най-голямото разстояние, което се покрива напълно от товара. От таблица 2 отчитаме за разстояние с-с - 56 тона.

б) Това тегло трябва да се увеличи с определена стойност, която зависи от надвишението на дължината с-с и се изчислява както следва:

- определя се разликата в дължините между с-с и d-d – от таблица 2 имаме:  $7-5=2$  метра;
- определя се разликата в теглата между с-с и d-d - от таблица.2 имаме:  $58-56= 2$  тона;
- товарът превишава дължината с-с със  $6-5 = 1$  метър; от таблица.2 имаме:
- допустимото превишение на теглото за превишение от 1 метър е  $(2 \times 1):2=1$  тон

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** Разположеният върху 2 подложки товар може да тежи  $56+1=57$  тона, но когато товарът се транспортира по линии от клас А, В1 или В2 теглото му не бива да превишава 44, 50 или 52 т. (Таблица 1).

**ЗАБЕЛЕЖКА:** Този начин на натоварване най-малко натоварва рамата на вагона и позволява да се превозват по-тежки товари, особено ако са достатъчно корави.

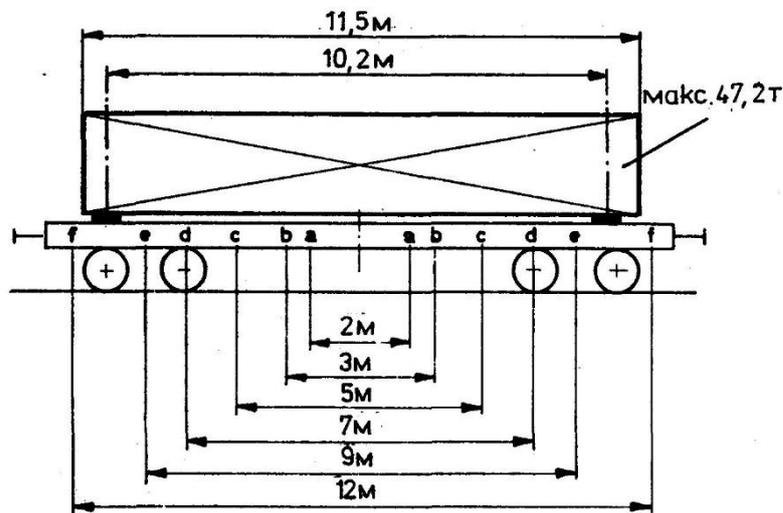
4. Четвърти случай – товарът е дълъг 11,5 метра и е поставен върху две подложки, разположени напречно на вагона, отстоящи на равни разстояния от средата му и на 10,2 метра една от друга, мерено от средите им. Следователно, товарът лежи извън централните лагери на талигите, респективно извън осите на вагона.

Тъй като товарът е разположен на две подложки, валидни са стойностите за съсредоточени товари в средата на вагона, посочени под знака ▲▲ Таблица 2.

Товарът е разположен между точките e-e и f-f и затова максимално допустимото тегло се определя както следва:



а) Изходна точка е допустимото тегло за дължина е-е, тъй като това е най-голямото разстояние, което се покрива напълно от товара. От Таблица 2 отчитаме за разстояние е-е - 60 тона (фиг. 9).



Фиг. 9

б) Това тегло трябва да се намали с определена стойност, която зависи от превишението на дължината е-е и се изчислява както следва:

- определя се разликата в дължините между е-е и f-f – от Таблица 2 имаме:  $12-9=3$  метра;

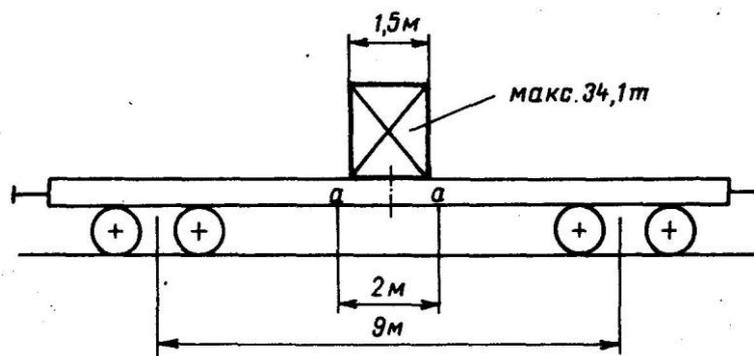
- определя се разликата в теглата между е-е и f-f - от Таблица 2 имаме:  $60-28=32$  тона;

- товарът превишава дължината е-е със  $11,5-10,2=1,3$  метра;

- допустимото превишение на теглото за превишение от 1,3 метра е  $(32 \times 1,3):3=13,9$  тона

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** Разположеният върху 2 подложки товар може да тежи  $60-13,9=46,1$  тона, но когато товарът се транспортира по линии от клас А, теглото му не бива да превишава 44 тона (Таблица 1).

5. Пети случай – товарът е дълъг 1,5 метра и е разположен непосредствено върху пода на вагона и е концентриран (фиг. 10).



Фиг. 10



Тъй като товарът е поставен непосредствено върху пода на вагона, валидни са стойностите за съсредоточени товари в средата на вагона, посочени под знака ----- Таблица 2.

Товарът е разположен между точките а-а и затова максимално допустимото тегло се определя както следва:

Изхожда се от теоретически допустимия товар в средата на вагона, който се получава чрез умножение за посочения за маркировката а-а товар, равен на 35 тона (Таблица 2), със съответния фактор от следната таблица:

а-а	Разстояние между осите, респ. централните лагери, в мм											
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1,5	0,88	0,89	0,90	0,92	0,93	0,93	0,94	0,94	0,95	0,95	0,95	0,96
2,0	0,83	0,86	0,88	0,89	0,90	0,91	0,92	0,92	0,93	0,93	0,94	0,94
2,5	0,79	0,82	0,84	0,86	0,86	0,89	0,90	0,90	0,91	0,92	0,92	0,93
3,0	0,75	0,78	0,81	0,83	0,85	0,86	0,88	0,88	0,89	0,90	0,91	0,91

Теоретически допустимият товар в средата на вагона в случая е  $0,89 \times 35 = 31,15$  t.

а) Този товар се увеличава с определена стойност, която зависи от разстоянието а-а, което е равно на 2 метра:

- разстояние а-а=2 метра;

- разлика в дължините на товара и разстоянието а-а –  $2 - 1,5 = 0,5$  метра;

- разлика в теглата между товара а-а и теоретически допустимия товар, пресметнат по-горе:

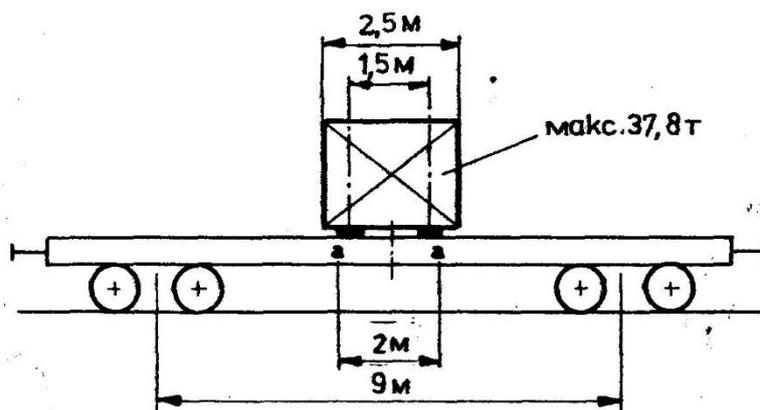
$35 - 31,15 = 3,85$  t;

$(3,85 \cdot 0,5) : 2 = 0,9625$  t

б) Допустимото тегло на товара е:  $31,15 + 0,9625 = 32,11$  t;

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** В този случай няма ограничения за теглото, произтичащи от класа на линията.

6. Шести случай – товарът е дълъг 2,5 метра, поставен е върху две напречни подложки, отстоящи на равни разстояния от средата на вагона и на 1,5 метра от средите им (фиг. 11).



Фиг. 11

Тъй като товарът е разположен на две подложки, валидни са стойностите за съсредоточени товари в средата на вагона, посочени под знака ▲ ▲ Таблица 2.

За опорна дължина на товара се взема разстоянието между двете подложки, мерено от средите им, т.е. 1,5 метра. Максимално допустимото тегло се определя както следва:

а) Изхожда се от теоретически допустимия товар в средата на вагона, който се получава чрез умножение за посочения за маркировката а-а товар равен на 40 тона (Таблица 2) със съответния фактор от следната таблица:



а-а	Разстояние между осите, респективно централните лагери, в mm											
	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
1,5	0,75	0,79	0,81	0,83	0,85	0,86	0,87	0,88	0,89	0,90	0,91	0,91
2,0	0,67	0,71	0,75	0,78	0,80	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,88	0,88
2,5	0,58	0,64	0,69	0,72	0,75	0,77	0,79	0,81	0,82	0,83	0,84	0,85
3,0	0,50	0,57	0,63	0,67	0,70	0,73	0,75	0,77	0,79	0,80	0,81	0,82

Теоретически допустимият товар в средата на вагона ще бъде  $0,78 \times 40 = 31,2$  t

б) Този товар се увеличава с определена стойност, която зависи от разстоянието а-а и разстоянието между двете подложки:

- разстояние а-а - равно на 2 метра;

- разстояние между подложките – равно на 1,5 метра;

- разлика в теглата между товара и теоретически допустимия товар в средата на вагона  $40 - 31,2 = 8,8$  t

$(8,8 \cdot 1,5) : 2 = 6,6$  t

в) Допустимото тегло на товара ще бъде:  $31,2 + 6,6 = 37,8$  t

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ:** В този случай няма ограничения за теглото, произтичащи от класа на линията.

(4) Допустимото осно натоварване за железопътните участъци и линии на железопътната инфраструктура се определят със заповед на Управителя на железопътната инфраструктура.

(5) Допуска се движение на вагони с натоварване, по-голямо от допустимите гранични натоварвания, отразени в таблицата на граничните натоварвания (АВС таблица) след издаване на писмено разрешение от Генералния Директор на ДП „НКЖИ“ и определяне на условията за движение. Разрешеното допълнително натоварване се шаблонира от двете страни на коша на вагона и важи само за пределите на Република България и не може да се преотстъпва.

(6) Максимално допустимите натоварвания за транспортъори (вагон лодки) са дадени в Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 03.

## ГЛАВА ШЕСТА

### ПРЕВОЗ НА ТЕЖКИ ТОВАРИ ВЪРХУ ТРАНСПОРТЪОРИ С ПРОИЗВОЛЕН БРОЙ ОСИ

Чл.48.(1) Движението на пълни вагон-транспортъори се извършва само в състава на специален влак, като за да се избегне последователното куплиране на две тежки возила, между транспортъора и локомотива, който го тегли, задължително да се включва винаги празен двуосен вагон с дължина между буферите минимум 12 метра и тегло около 12 тона. Ролята на разсредоточаващ вагон може да се изпълнява и от вагона-жилище на придружителите на вагона, ако неговите данни са близки до посочените.

(2) Двете групи оси на транспортъорите да са раздалечени една от друга, така че да натоварват възможно най-благоприятно мостовете по маршрута на движение. Разположението на двете групи оси се указва от ДП “НКЖИ”.

(3) Минималното разстояние между осите на талигите при транспортъорите е 1500 mm.

(4) По железопътните участъци, където товароспособността на мостовете е изследвана и са извършени налагащите се усилвания за влак тип А, Б и В, могат да се пропускат:

1. при нормална скорост до.....км/ч

а) всички транспортъори със схема до 2x8 оси включително при пълно осно натоварване 20 тона.



б) при транспортъори с по-голям брой оси допустимото осно натоварване постепенно намалява като при схема 2x16 оси достига 17 тона.

2. при скорост 2 км/ч - всички транспортъори със схема 2x15 оси включително при пълно осно натоварване 20 тона.

(5) По железопътните участъци, където товароспособността на мостовете се приема, че съответствува на влак тип Г, могат да се пропускат:

1. при нормална скорост.....км/ч

а) всички транспортъори със схема до 2x6 оси включително при осно натоварване 17 тона.

б) При транспортъори с по-голям брой оси допустимото осно натоварване постепенно намалява, като при схема 2x16 оси достига 13 тона.

2. при скорост 2 км/ч

а) всички транспортъори със схема до 2 x 6 оси включително при пълно осно натоварване 20 тона.

б) при транспортъори с по-голям брой оси допустимото осно натоварване постепенно намалява, като при схема 2x16 оси достига 15 тона.

По-подробно възможностите за пропускане на вагон-транспортъори са дадени в Таблица 1, Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 03.

## ЗАКЛЮЧИТЕЛНИ РАЗПОРЕДБИ

§1. Настоящата Инструкция отменя Инструкцията за натоварване и превозване на извънгабаритни и тежки товари по железопътната мрежа от 2004 год.

§2. Тази инструкция се издава на основание Наредба № 58 Наредба за правилата за техническата експлоатация, движението на влаковете и сигнализацията в железопътния транспорт.

§3. Инструкцията влиза в сила от 01.11.2018г.

ИЗГОТВИЛ: /п/

**инж. Михаил Божинов**

гл. инженер сектор „ПЖПОР“ в Подделение „ЖПС“

**ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 01 към Глава втора Чл.5**  
**ГАБАРИТИ ЗА ПОДВИЖНИЯ ЖП СЪСТАВ (ПЖПС)**

**1. Габаритът на подвижния железопътен състав в зависимост от методите, по които е построен, се класифицира като:**

**1.1. Статичен габарит на подвижния железопътен състав**

Статичен габарит на подвижния железопътен състав е ограничителен, напречно – перпендикулярно на оста на железния път очертание, в което трябва да се впише стоящ на прав хоризонтален път нов подвижен жп състав (натоварен и празен), а също така и подвижен жп състав, имащ максимални стойности на предписаните допуски и износвания, с изключение на страничното му накланяне в следствие деформации на ресорите под въздействието на неуравновесената центробежна сила или излишък на надвишение. Редът за прилагане на статичните габарити на подвижния железопътен състав е указан в БДС 16285–85.

Видовете статични габарити на подвижния железопътен състав, пропускани по железните пътища на РБ, са показани на фигури I.1-1, I.1-2а, I.1-2b, I.1-3, I.1-4, I.1-5, I.1-6а, I.1-6b, I.1-6с, I.1-7 и I.1-8 на настоящия Формуляр по безопасност.

**1.2. Кинематичен габарит на подвижния железопътен състав**

Кинематичен габарит на подвижния железопътен състав е ограничителен, напречно – перпендикулярно на оста на железния път очертание, в което трябва да се впише стоящ на прав хоризонтален път нов подвижен жп състав (натоварен и празен), а също така и подвижен жп състав, имащ максимални стойности на предписаните допуски и износвания, включително и страничното му накланяне в следствие деформации на ресорите под въздействието на неуравновесената центробежна сила или излишък на надвишение. Редът за прилагане на статичните габарити на подвижния железопътен състав е указан във фишове 505-1, 505-2, 505-3, 505-4, 505-5 и 506 на UIC.

2. Маршрутите и условията, по които могат да се движат возилата, отговарящи на съответните статични габарити на подвижния железопътен състав, са указани в ГДВ.

3. Построяването или доставка на подвижен железопътен състав по статичен габарит, по-голям от Статичен габарит на подвижния железопътен състав за вътрешни съобщения 02–ВМ (02–Т) фигура 1–3, се разрешава от НК ЖИ.

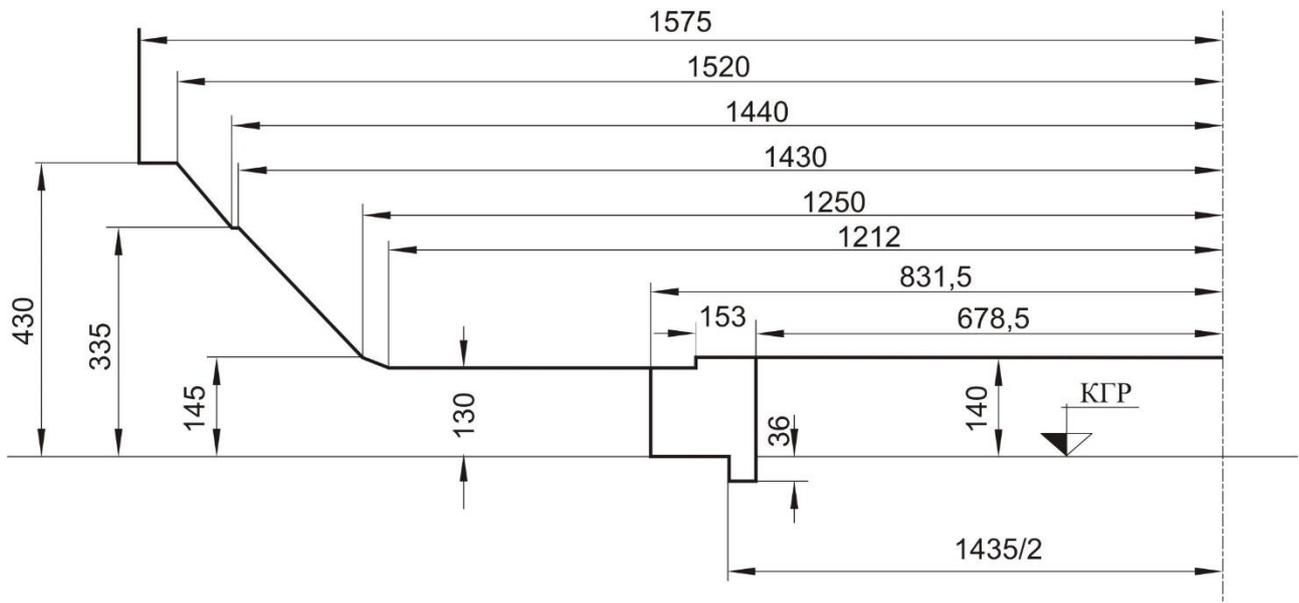


приема и определя в съответствие с Приложение II към „Правилник за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение RIV. Предписания за натоварване” – Том 1, точка 7.

Товарният габарит за международни съобщения на администрациите членки на ОСЖД се приема и определя в съответствие с член 5 от Службена инструкция към Съглашение за международно железопътно съобщение СМГС.

Статичен товарен габарит за международно съобщение 03 - ВМ ( 03 - Т )							
Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)
430	1575						
3175							
180	1573	490	1439	3800	1217	110	764
190	1570	3500	1434	810	1207	120	743
3200	1567	510	1428	820	1198	130	721
210	1563	520	1422	830	1189	140	700
220	1560	530	1416	840	1179	<b>4150</b>	679
230	1557	540	1410	<b>3850</b>	1169	160	657
240	1553	<b>3550</b>	1404	860	1159	170	636
<b>3250</b>	1549	560	1398	870	1149	180	614
260	1546	570	1392	880	1139	190	593
270	1542	580	1385	890	1128	4200	571
280	1538	590	1379	3900	1118	210	550
290	1534	3600	1372	910	1107	220	529
3300	1530	610	1366	920	1096	230	507
310	1526	620	1359	930	1085	240	486
320	1522	630	1352	940	1073	<b>4250</b>	464
330	1518	640	1345	<b>3950</b>	1062	260	443
340	1513	<b>3650</b>	1338	960	1050	270	421
<b>3350</b>	1509	660	1331	970	1038	4280	400
360	1505	670	1323	980	1025		
370	1500	680	1316	990	1013		
380	1495	690	1308	4000	1000		
390	1491	3700	1301	10	979		
3400	1486	710	1293	20	957		
410	1481	720	1285	30	936		
420	1476	730	1277	40	914		
430	1471	740	1269	<b>4050</b>	893		
440	1466	<b>3750</b>	1260	60	871		
<b>3450</b>	1461	760	1252	70	850		
460	1456	770	1243	80	829		
470	1450	780	1234	90	807		
480	1445	790	1226	4100	786		

**СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ  
0-ВМ (03 - Т) ДОЛНА ЧАСТ - ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1435 мм**

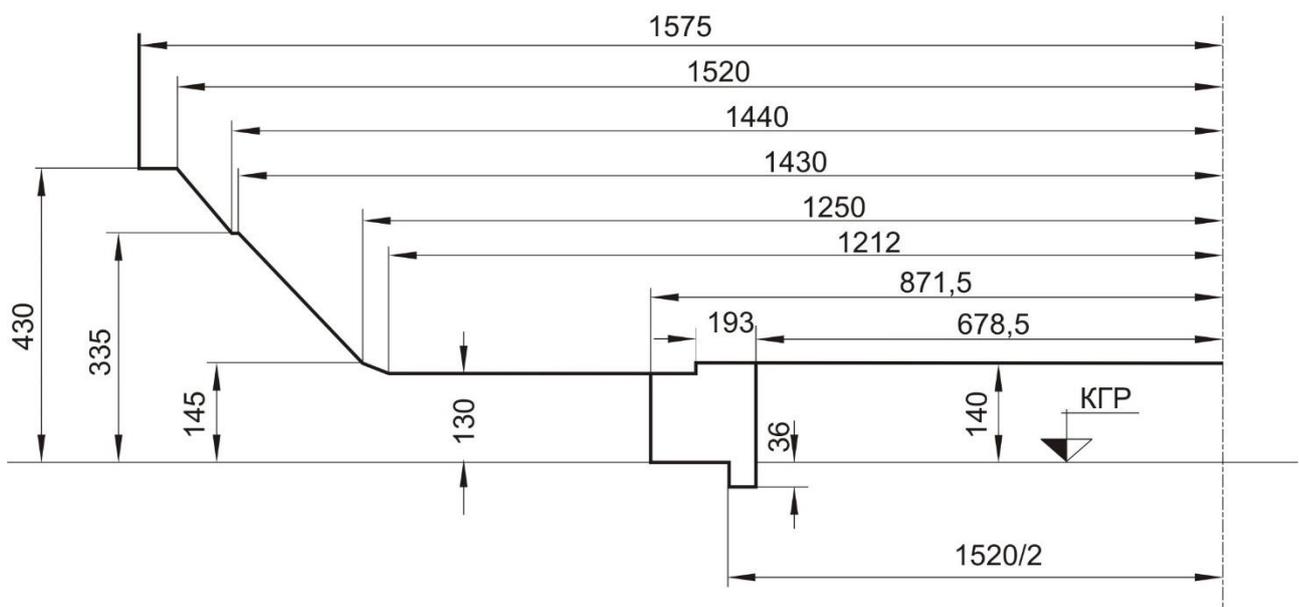


Фиг. I. 1-2 а

Вертикалните размери се отнасят за обресорените части. За необресорените части тези размери се намаляват с 15 mm.

Долната част на статичния габарит на подвижния железопътен състав за международни съобщения (03-Т) съответствува на габарита 03-ВМ по БДС 16285-85 г.

**СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ  
03-ВМ (03 - Т) ДОЛНА ЧАСТ - ЗА МЕЖДУРЕЛСИЕ 1520 мм**

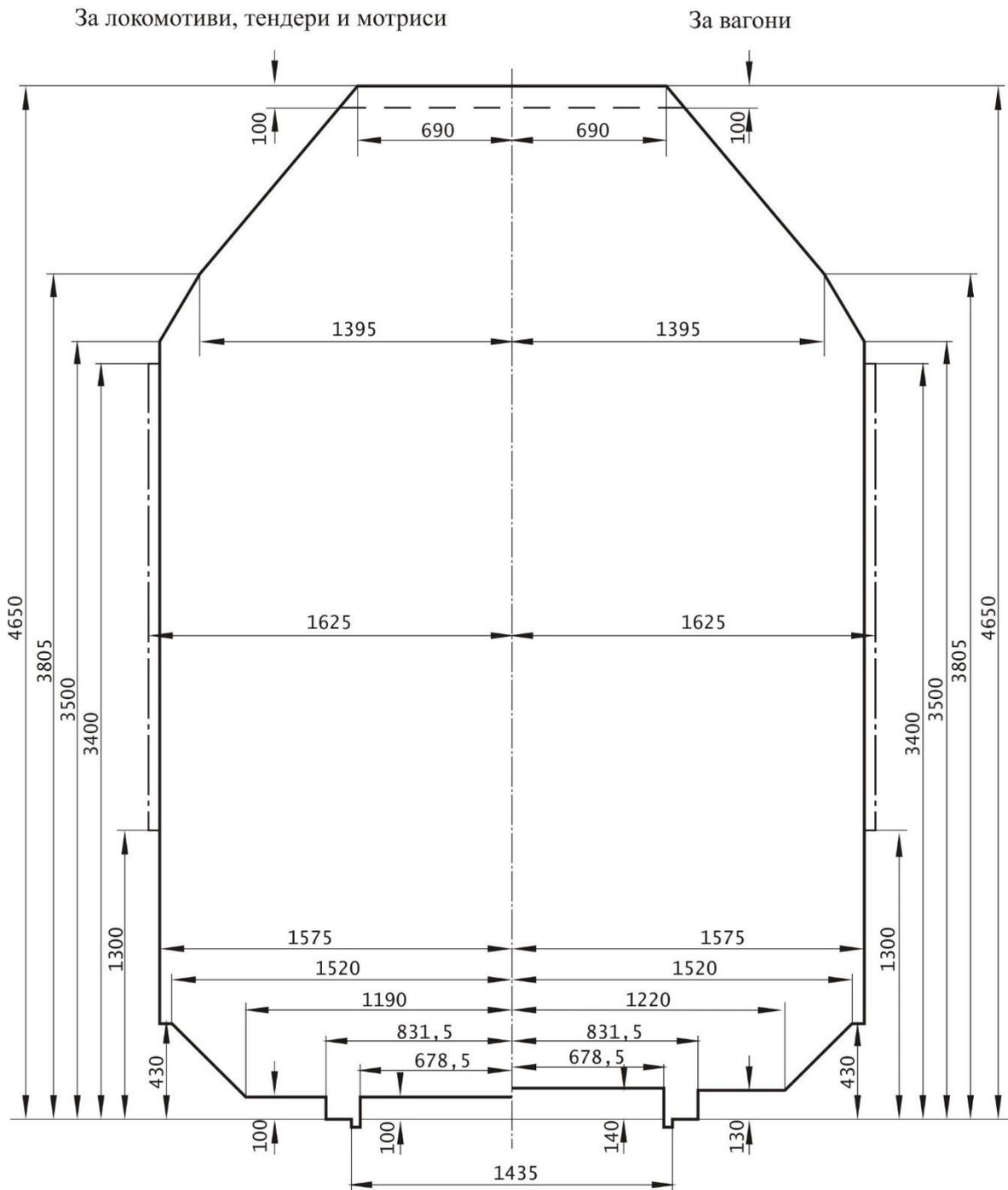


Фиг. I. 1-2 б

Вертикалните размери се отнасят за обресорените части. За необресорените части тези размери се намаляват с 15 mm.

Долната част на статичния габарит на подвижния железопътен състав за международни съобщения (03-Т) съответствува на габарита 03-ВМ по БДС 16285-85 г.

**СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН  
СЪСТАВ ЗА ВЪТРЕШНИ СЪОБЩЕНИЯ 02-ВМ (02-Т)**



Фиг. I. 1-3

— — — — За части, от които излиза пара

— .. — — За сигнали, дискове и фенери.

Статичният габарит на подвижния железопътен състав за международни съобщения (**02–Т**) съответствува на габарита **02 - ВМ** по БДС 16285-85 г.

Вертикалните размери в интервала  $0 \div 430$  mm се отнасят за обресорените части. За необресорените части тези размери могат да се намаляват с 15 mm.

Товарният габарит, съответстващ на статичен габарит на подвижния железопътен състав за вътрешни съобщения, се приема и определя в съответствие с **“Инструкция за натоварване и превозване на негабаритни и тежки товари по железниците”** или в съответствие с **Приложение II към „Правилник за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение RIV. Предписания за натоварване” – Том 1, точка 7.**

Статичен габарит на натоварването за вътрешно съобщение <b>02 - ВМ (02 - Т)</b>							
Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)
430	1575	805	1395				
<b>3500</b>							
510	1569	810	1391	110	1141	410	890
520	1563	820	1382	120	1132	420	882
530	1557	830	1374	130	1124	430	874
540	1551	840	1366	140	1116	440	865
<b>3550</b>	1545	<b>3850</b>	1357	<b>4150</b>	1107	<b>4450</b>	857
560	1540	860	1349	160	1099	460	849
570	1534	870	1341	170	1090	470	840
580	1528	880	1332	180	1082	480	832
590	1522	890	1324	190	1074	490	823
<b>3600</b>	1516	<b>3900</b>	1316	<b>4200</b>	1065	<b>4500</b>	815
610	1510	910	1307	210	1057	510	807
620	1504	920	1299	220	1049	520	798
630	1498	930	1291	230	1040	530	790
640	1492	940	1282	240	1032	540	782
<b>3650</b>	1486	<b>3950</b>	1274	<b>4250</b>	1024	<b>4550</b>	773
660	1481	960	1266	260	1015	560	765
670	1475	970	1257	270	1007	570	757
680	1469	980	1249	280	999	580	748
690	1463	990	1241	290	990	590	740
<b>3700</b>	1457	<b>4000</b>	1232	<b>4300</b>	982	<b>4600</b>	732
710	1451	10	1224	310	974	610	723
720	1445	20	1216	320	965	620	715
730	1439	30	1207	330	957	630	707
740	1433	40	1199	340	949	640	698
<b>3750</b>	1427	<b>4050</b>	1191	<b>4350</b>	940	<b>4650</b>	690
760	1422	60	1182	360	932		
770	1416	70	1174	370	924		
780	1410	80	1166	380	915		
790	1404	90	1157	390	907		
<b>3800</b>	1398	<b>4100</b>	1149	<b>4400</b>	899		

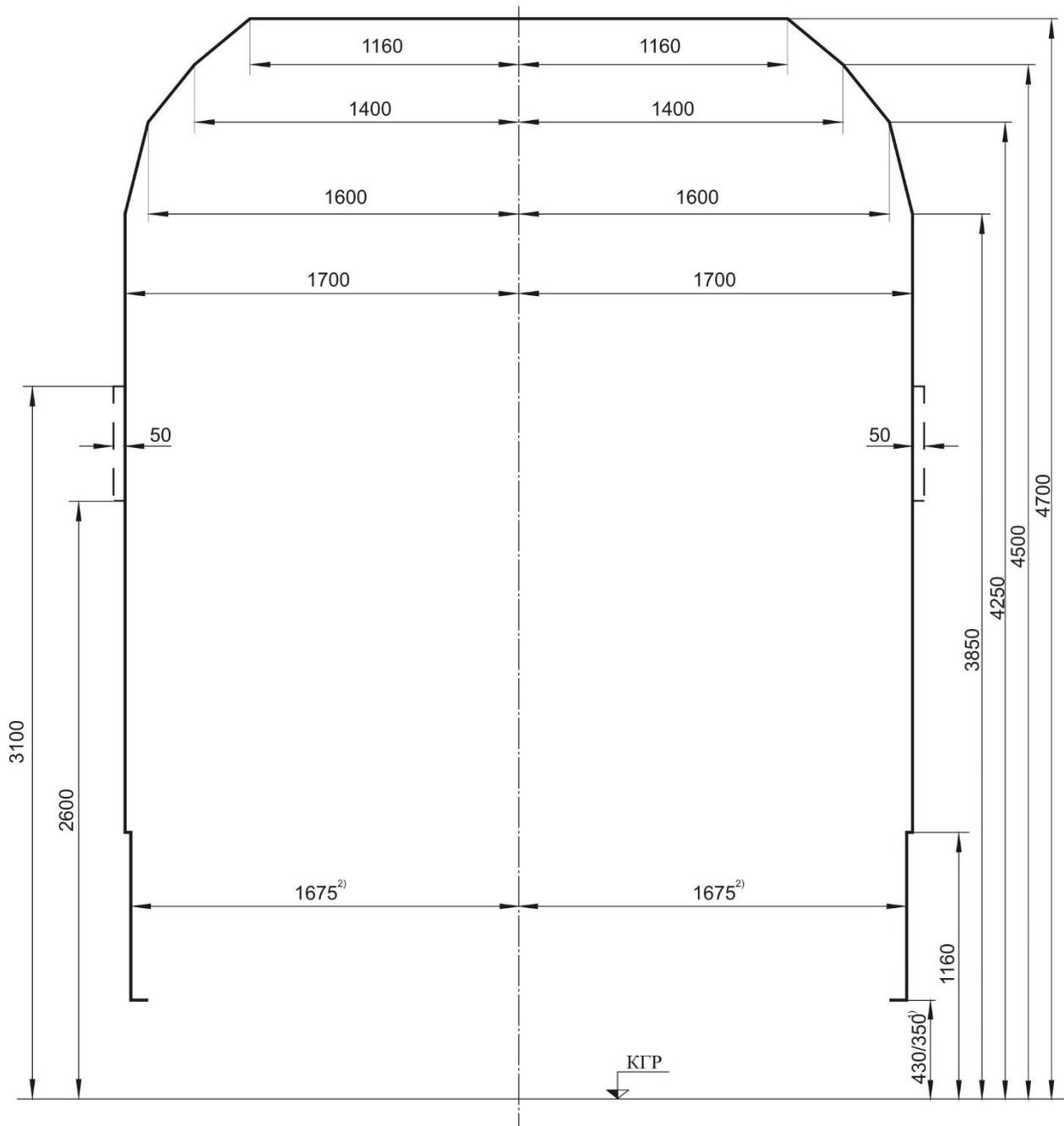


негабаритни, специални и опасни товари по железниците” или в съответствие с Таблици 4.1 и 4.3 от Приложение II към „Правилник за взаимно използване на товарните вагони в международно съобщение RIV. Предписания за натоварване” – Том 1, точка 7.

Вагони, построени по статичния габарит **0–ВМ (01–Т)** или натоварени по съответстващия му товарен габарит, могат да се движат във вътрешно съобщение без предварително съгласуване с **Отдел “Поддържане и ремонт на железния път и съоръженията”** само по маршрутите и условията, посочени в ГДВ.

Статичен габарит на подвижния железопътен състав <b>0 - ВМ</b> ( Габарит на натоварването <b>01 - Т</b> за товарни вагони за междурелсие 1520 мм)							
Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)
430	1625						
3500							
510	1619	810	1452	110	1204	410	938
520	1614	820	1443	120	1196	420	929
530	1608	830	1435	130	1188	430	920
540	1603	840	1427	140	1179	440	911
<b>3550</b>	1597	<b>3850</b>	1419	<b>4150</b>	1171	<b>4450</b>	902
560	1592	860	1410	160	1163	460	893
570	1586	870	1402	170	1155	470	884
580	1581	880	1394	180	1146	480	875
590	1575	890	1386	190	1138	490	866
<b>3600</b>	1570	<b>3900</b>	1377	<b>4200</b>	1130	<b>4500</b>	857
610	1564	910	1369	210	1119	510	847
620	1559	920	1361	220	1111	520	838
630	1553	930	1353	230	1102	530	829
640	1548	940	1344	240	1093	540	820
<b>3650</b>	1542	<b>3950</b>	1336	<b>4250</b>	1084	<b>4550</b>	811
660	1537	960	1328	260	1075	560	802
670	1531	970	1320	270	1066	570	793
680	1526	980	1311	280	1057	580	784
690	1520	990	1303	290	1048	590	775
<b>3700</b>	1515	<b>4000</b>	1295	<b>4300</b>	1039	<b>4600</b>	766
710	1509	10	1287	310	1029	610	756
720	1504	20	1278	320	1020	620	747
730	1498	30	1270	330	1011	630	738
740	1493	40	1262	340	1002	640	729
<b>3750</b>	1487	<b>4050</b>	1254	<b>4350</b>	993	<b>4650</b>	720
760	1482	60	1245	360	984		
770	1476	70	1237	370	975		
780	1471	80	1229	380	966		
790	1465	90	1221	390	957		
<b>3800</b>	1460	<b>4100</b>	1212	<b>4400</b>	948		

**СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ 1-ВМ (0-Т) ГОРНА ЧАСТ**



Фиг. I. 1-5

--- Само за сигнални устройства

Статичният габарит на подвижния железопътен състав **1-ВМ (0-Т)** съответства на габарита **1-ВМ** по БДС 16285-85 г.

Габарит на натоварването, съответстващ на статичния габарит **1-ВМ (0-Т)**, е посочен на фигура I.2-4 от Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 01.

Вагони, построени по статичния габарит **1-ВМ (0-Т)** или натоварени по съответстващия му товарен габарит, могат да се движат във вътрешно съобщение без

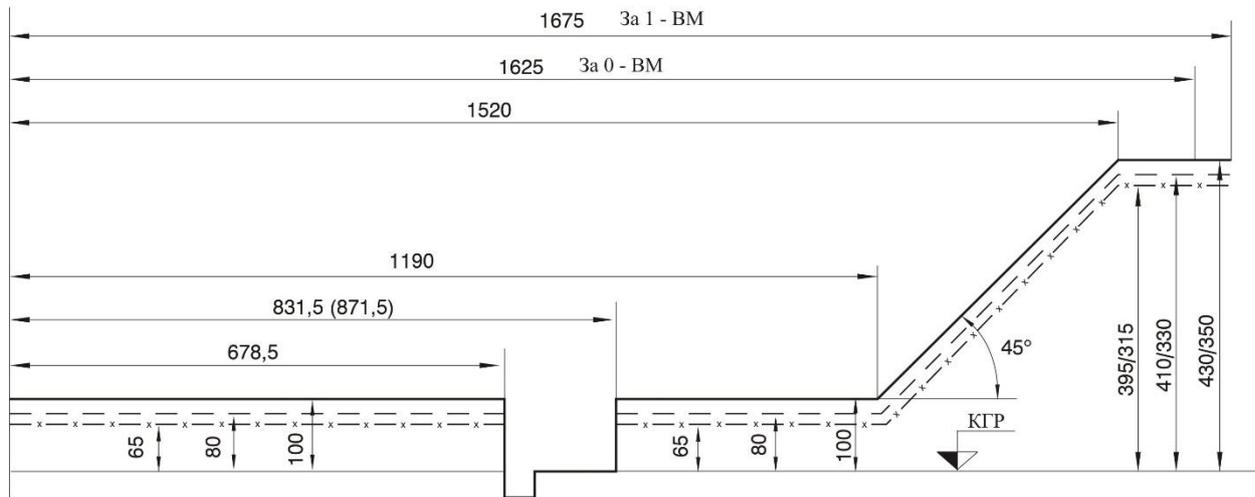
предварително съгласуване с Отдел “Поддържане и ремонт на железния път и съоръженията” само по маршрутите и условията, посочени в ГДВ.

1) Виж поясненията към фигури I.1-ба, I.1-бб и I.1-бс.

2) Широчината на возилата в интервала от височина 430/350 mm до 1160 mm, мерено от ниво глава на релсите трябва да бъде по-малка от 3250 mm.

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ  
0-ВМ (01 - Т) И 1-ВМ (0 - Т) ДОЛНА ЧАСТ

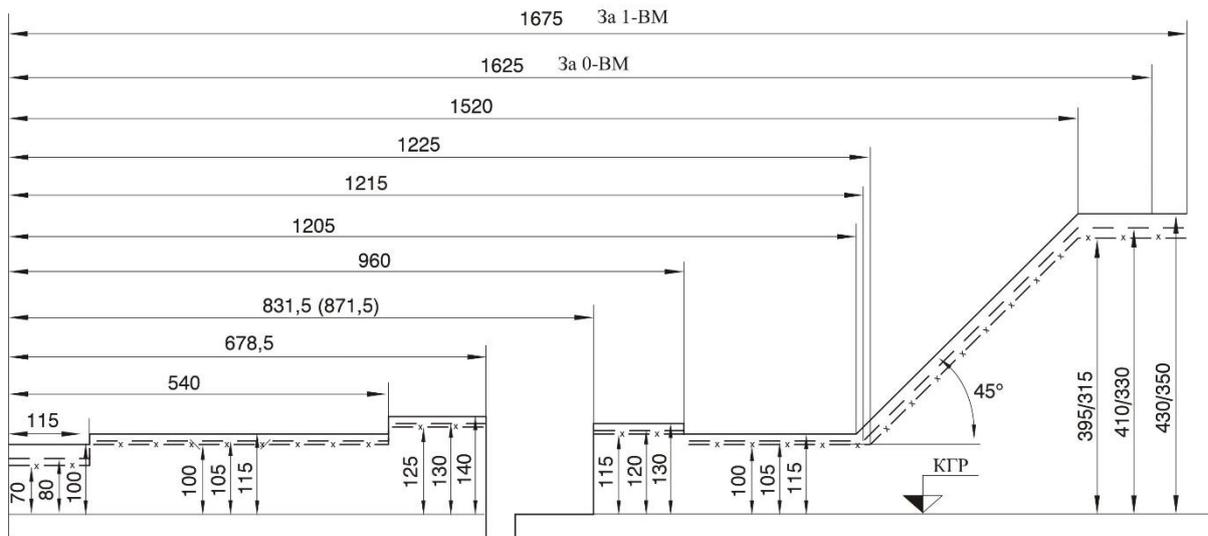
ЗА ВОЗИЛА, КОИТО НЕ МОГАТ ДА ПРЕМИНАВАТ ПРЕЗ  
МЕХАНИЗИРАНИ ГЪРБИЦИ



Фиг. I. 1-6а

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ  
0-ВМ (01 - Т) И 1-ВМ (0 - Т) ДОЛНА ЧАСТ

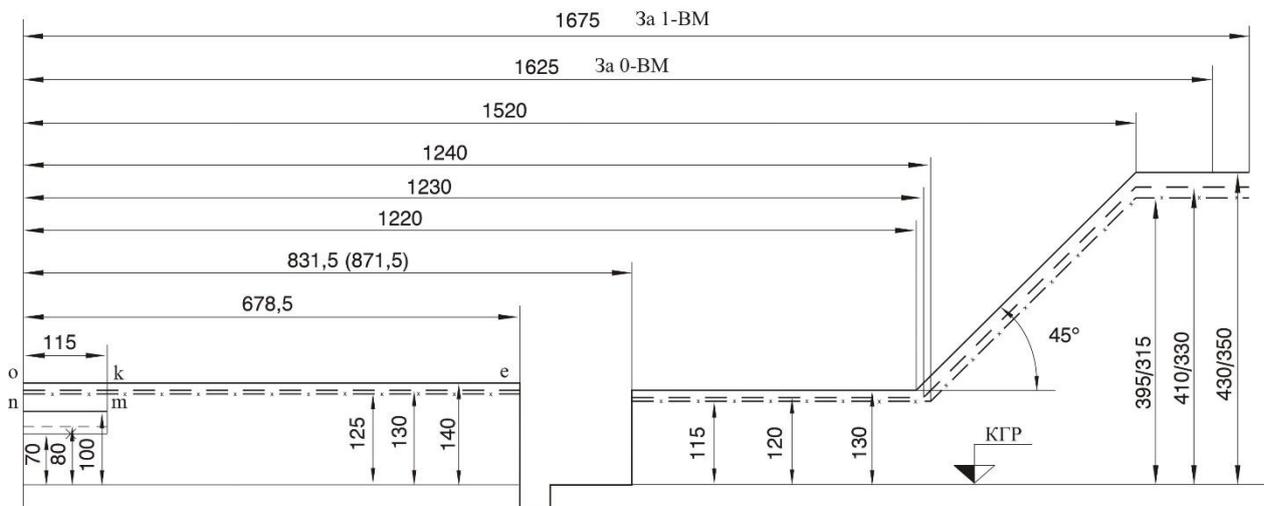
ЗА ВОЗИЛА, КОИТО МОГАТ ДА ПРЕМИНАВАТ ПРЕЗ  
МЕХАНИЗИРАНИ ГЪРБИЦИ СЪС СПИРАЧКИ НОВ ТИП



Фиг. I. 1-6б

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ  
0-ВМ (01 - Т) И 1-ВМ (0 - Т) ДОЛНА ЧАСТ

ЗА ВОЗИЛА, КОИТО МОГАТ ДА ПРЕМИНАВАТ ПРЕЗ  
МЕХАНИЗИРАНИ ГЪРБИЦИ СЪС СПИРАЧКИ СТАР ТИП



Фиг. I. 1-6с

- За обресорените части на коша
- - - - - За части, закрепени на обресорната рама на талигата
- x—x—x За необресорени части

Размерите, посочени с дроб, означават:

- в числителя – размери, които трябва да притежават всички новостроящи се, предназначени за международно съобщение вагони, също така и по-рано построени вагони при движение по железопътните линии на България, Унгария, Полша, Румъния, Чехия и Словакия.

- в знаменателя – размерите на по-рано построени вагони при движението им в границите на железопътните линии с междурелсие 1520 mm.

Размерите, посочени в скоби, вадат за железопътни линии и коловози с междурелсие 1520 mm.

Вагони, които имат очертание по линията **о-к-е**, (фиг. I.1-6с), могат да преминават през гърбици на всички членове на **СМПС (СМГС)** при произволно положение на механизирания спирачка, включително работно положение.

Вагони, имащи долно очертание **о-п-м-к-е** (фиг. I.1-6с), могат да се пропускат през механизирани спирачки стар тип, само при неработно положение на последните.

Механизираните спирачки стар тип трябва във всички случаи, когато това е възможно, да се преустроят в съответствие със строителен габарит 1-СМ 2 (Формуляр по безопасност **ФБ – РП – 4.10 - 01**, фиг. I.3-10), така че да могат да преминават вагони с долно очертание по фиг. 6 б.



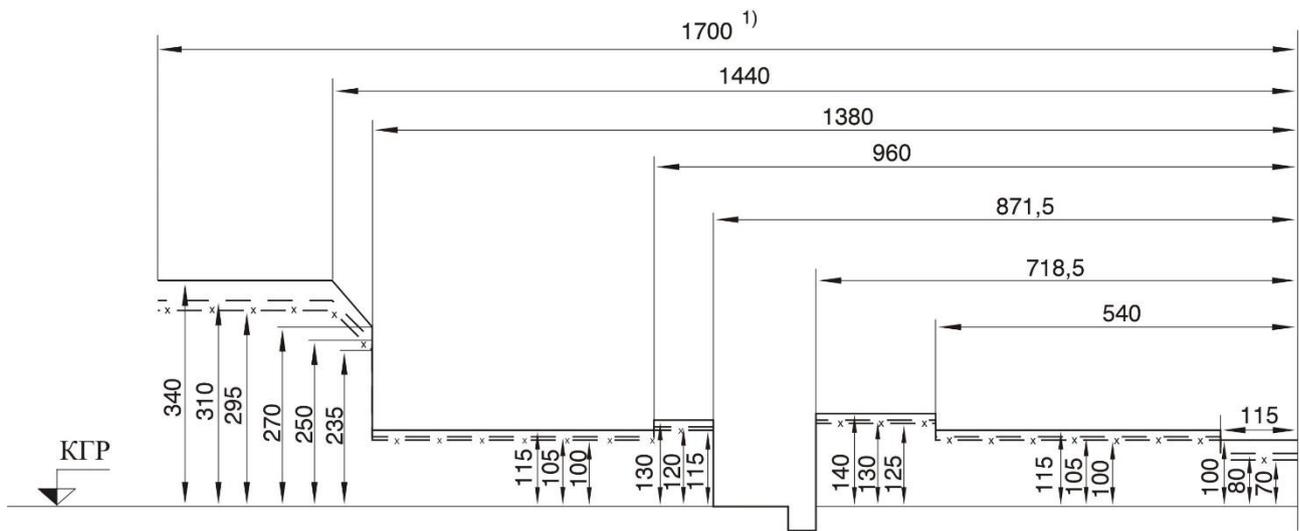
———— Основен статичен габарит на подвижния железопътен състав 1–Т/5300 mm.

<sup>1)</sup>Широчината на возилата в интервала от височина 340 mm до 1270 mm, мерено от ниво глава на релсите трябва да бъде по-малка от 3250mm.

Редът за прилагане на статичния габарит на подвижния железопътен състав **1 – Т** е идентичен на реда за прилагане на статичния габарит **1–ВМ**, съгласно БДС 16285 – 85 г.

Вагони, построени по основното очертание на статичния габарит на подвижния железопътен състав 1 – Т/5100 mm, могат да се движат без предварително съгласуване с **Отдел “Поддържане и ремонт на железния път и съоръженията”** към НК ЖИ във вътрешното съобщение или в пряко международно съобщение Варна фериботна – Иличовск само по условията и маршрутите на ГДВ.

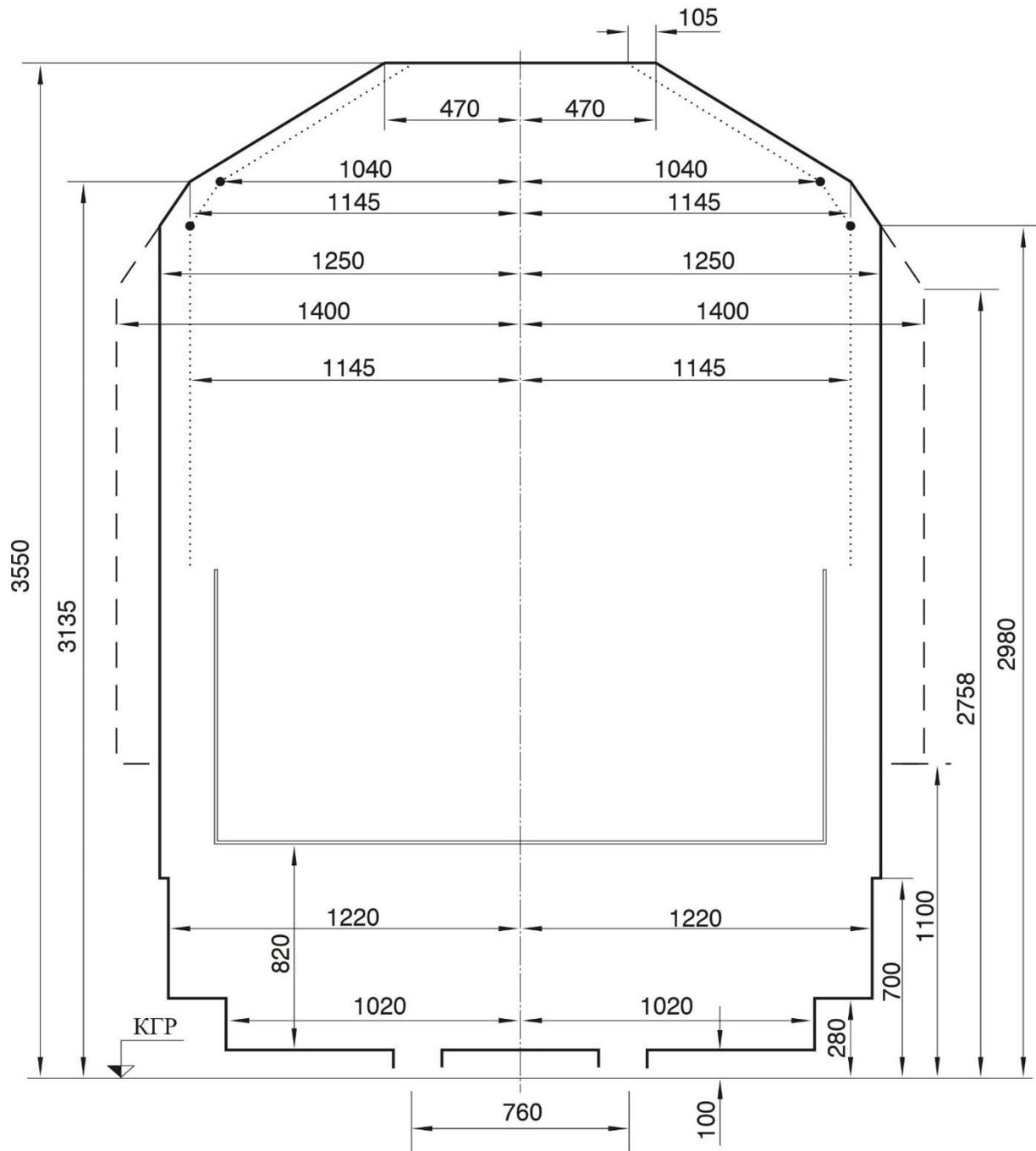
СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ  
(1 - Т) ДОЛНА ЧАСТ



- За обресорените части на коша
  - - - За части, закрепени на обресорената рама на талигата
  - x-x-x-x- За необресорени части
- 1) Широчината на возилата на височина над 340 мм мерено от ниво глава на релсите трябва да бъде по-малка от 3250 мм

Фиг. I. 1-8

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА ПОДВИЖНИЯ  
ЖЕЛЕЗОПЪТЕН СЪСТАВ ПРИ 780 мм ЖП ЛИНИИ



Фиг. I.1-9



товарни вагони с разстояние между крайните оси, респективно централните болтове, не по-голямо от 16 m и височина на пода на вагона 1246 mm, мерено от ниво глава на релсите. Центровъчен допуск при натоварване по широчина  $\pm 100$  mm.

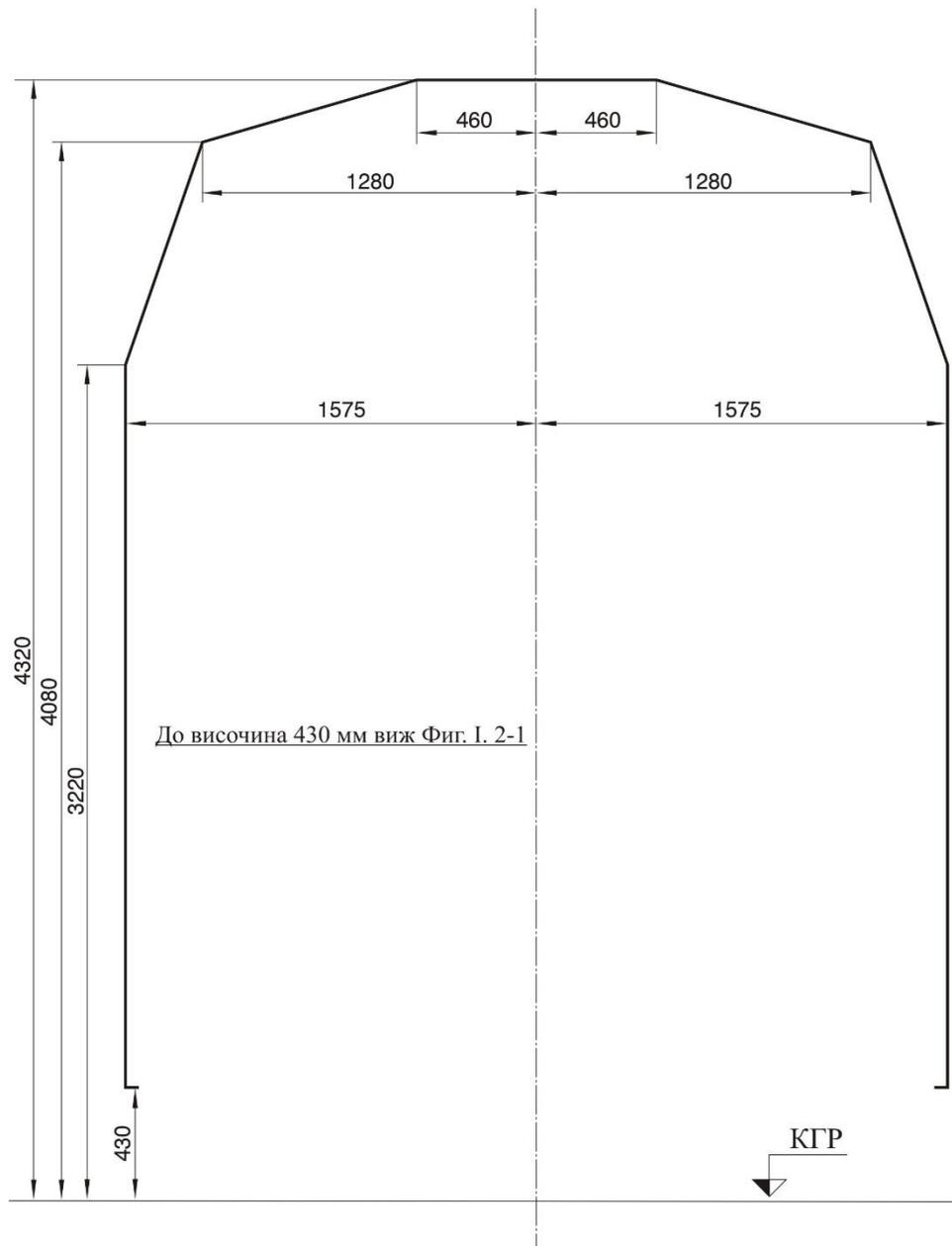
- Контейнери с ширина 8' (2438 mm) и височина 9' и 6" (2896 mm), натоварени на товарни вагони с разстояние между крайните оси, респективно централните болтове не по-голямо от 16 m и височина на пода на вагона 954 mm, мерено от ниво глава на релсите. Центровъчен допуск при натоварване по широчина  $\pm 100$  mm.

- Разменни контейнери с ширина 2500 mm и височина 2600 mm, натоварени на товарни вагони с разстояние между крайните оси, респективно централните болтове, не по-голямо от 12,50 m и височина на пода на вагона 1246 mm, мерено от ниво глава на релсите. Центровъчен допуск при натоварване по широчина  $\pm 100$  mm.

- Специални седлови прицепи с широчина 2500 mm и височина 3850 mm, мерено от ниво глава на релсите, натоварени на специални вагони тип "Кенгуру", с разстояние между крайните оси, респективно централните болтове, не по-голямо от 12,50 m. Центровъчен допуск при натоварване по широчина  $\pm 100$  mm.

- Вагони с натоварените върху тях товари, изброени по-горе, могат да се движат по всички жп линии на РБ.

Статичен товарен габарит (UIC) GA							
Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)
430		490	1448	<b>3800</b>	1303	110	887
		<b>3500</b>	1443	810	1298	120	867
	1575	510	1439	820	1294	130	847
		520	1434	830	1289	140	826
<b>3220</b>		530	1429	840	1284	<b>4150</b>	806
230	1570	540	1425	<b>3850</b>	1280	160	785
240	1565	<b>3550</b>	1420	860	1266	170	765
<b>3250</b>	1560	560	1415	870	1253	180	745
260	1556	570	1411	880	1239	190	724
270	1551	580	1406	890	1224	<b>4200</b>	704
280	1546	590	1401	<b>3900</b>	1212	210	684
290	1542	<b>3600</b>	1397	910	1199	220	663
<b>3300</b>	1537	610	1392	920	1185	230	643
310	1532	620	1387	930	1172	240	622
320	1528	630	1383	940	1158	<b>4250</b>	602
330	1523	640	1378	<b>3950</b>	1145	260	582
340	1518	<b>3650</b>	1373	960	1131	270	561
<b>3350</b>	1514	660	1368	970	1118	280	541
360	1509	670	1364	980	1104	290	521
370	1504	680	1359	990	1091	<b>4300</b>	500
380	1500	690	1354	<b>4000</b>	1077	310	480
390	1495	<b>3700</b>	1350	10	1064	<b>4320</b>	460
<b>3400</b>	1490	710	1345	20	1050		
410	1485	720	1340	30	1037		
420	1481	730	1336	40	1023		
430	1476	740	1331	<b>4050</b>	1010		
440	1471	<b>3750</b>	1326	60	989		
<b>3450</b>	1467	760	1322	70	969		
460	1462	770	1317	80	948		
470	1457	780	1312	90	928		
480	1453	790	1308	<b>4100</b>	908		

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ  
НА НАТОВАРВАНЕТО “В”

Фиг. I. 2-2

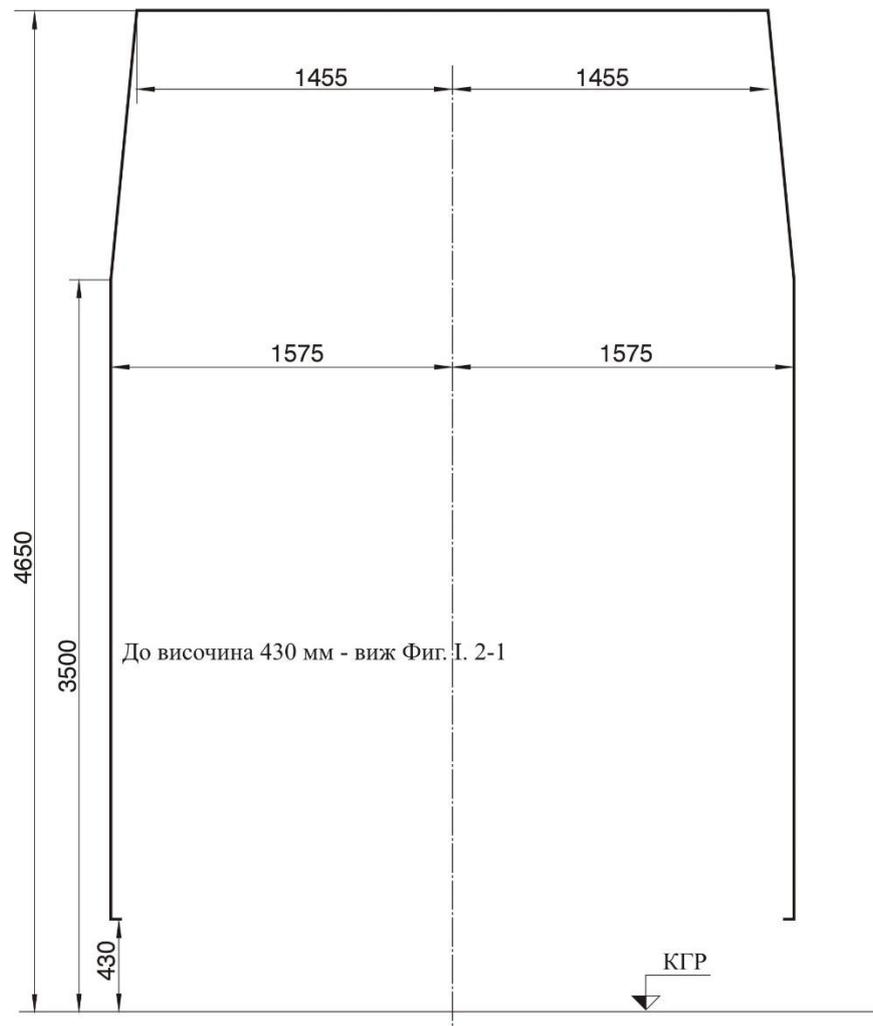
Статичният габарит на натоварването “В” се прилага при превозването на:

- Контейнери с ширина 8' (2438 mm) и височина 9' и 6" (2896 mm), натоварени на товарни вагони с разстояние между крайните оси, респективно централните болтове, не по-голямо от 16 m и височина на пода на вагона 1180 mm, мерено от ниво глава на релсите. Центровъчен допуск при натоварване по широчина  $\pm 100$  mm.

- Вагони с натоварените върху тях товари, изброени по-горе, могат да се движат във вътрешно съобщение без предварително съгласуване с Поделение „Железен път и съоръжения” само по маршрутите и условията, определени от ГДВ и отговарящи на габарита 1–ВМ (0–Т).

- Вагони с натоварените върху тях товари, изброени по-горе, могат да се движат в международното съобщение или транзит през територията на РБ само след предварително съгласуване на същите в съответствие с “Правилника за взаимното използване на товарните вагони RIV. Предписания на натоварването – Том 1” или в съответствие с член 5 от СМГС.

Статичен товарен габарит ( UIC ) GB							
Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)
430		490	1482	<b>3800</b>	1376	110	1177
		<b>3500</b>	1478	810	1372	120	1143
	1575	510	1475	820	1369	130	1109
		520	1472	830	1365	140	1075
<b>3220</b>		530	1468	840	1362	<b>4150</b>	1040
230	1571	540	1465	<b>3850</b>	1358	160	1006
240	1568	<b>3550</b>	1461	860	1355	170	972
<b>3250</b>	1564	560	1458	870	1352	180	938
260	1561	570	1454	880	1348	190	904
270	1557	580	1451	890	1345	<b>4200</b>	870
280	1554	590	1448	<b>3900</b>	1341	210	835
290	1550	<b>3600</b>	1444	910	1338	220	801
<b>3300</b>	1547	610	1441	920	1334	230	767
310	1544	620	1437	930	1331	240	733
320	1540	630	1434	940	1328	<b>4250</b>	699
330	1537	640	1430	<b>3950</b>	1325	260	665
340	1533	<b>3650</b>	1427	960	1321	270	630
<b>3350</b>	1530	660	1424	970	1317	280	596
360	1526	670	1420	980	1314	290	562
370	1523	680	1417	990	1310	<b>4300</b>	528
380	1520	690	1413	<b>4000</b>	1307	310	494
390	1516	<b>3700</b>	1410	10	1304	<b>4320</b>	460
<b>3400</b>	1513	710	1406	20	1300		
410	1509	720	1403	30	1297		
420	1506	730	1400	40	1293		
430	1502	740	1396	<b>4050</b>	1290		
440	1499	<b>3750</b>	1393	60	1286		
<b>3450</b>	1496	760	1389	70	1283		
460	1492	770	1386	80	1280		
470	1489	780	1382	90	1245		
480	1485	790	1379	<b>4100</b>	1211		

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ  
НА НАТОВАРВАНЕТО “С”

Фиг. I. 2-3

Статичният габарит на натоварването “С” се прилага при превозването на:

- Контейнери с ширина 8' (2438 mm) и височина 9' и 6" (2896 mm), натоварени на товарни вагони с разстояние между крайните оси, респективно централните болтове, не по-голямо от 16 m. и височина на пода на вагона 1180 mm, мерено от ниво глава на релсите. Центровъчен допуск при натоварване по ширина  $\pm 100$  mm.

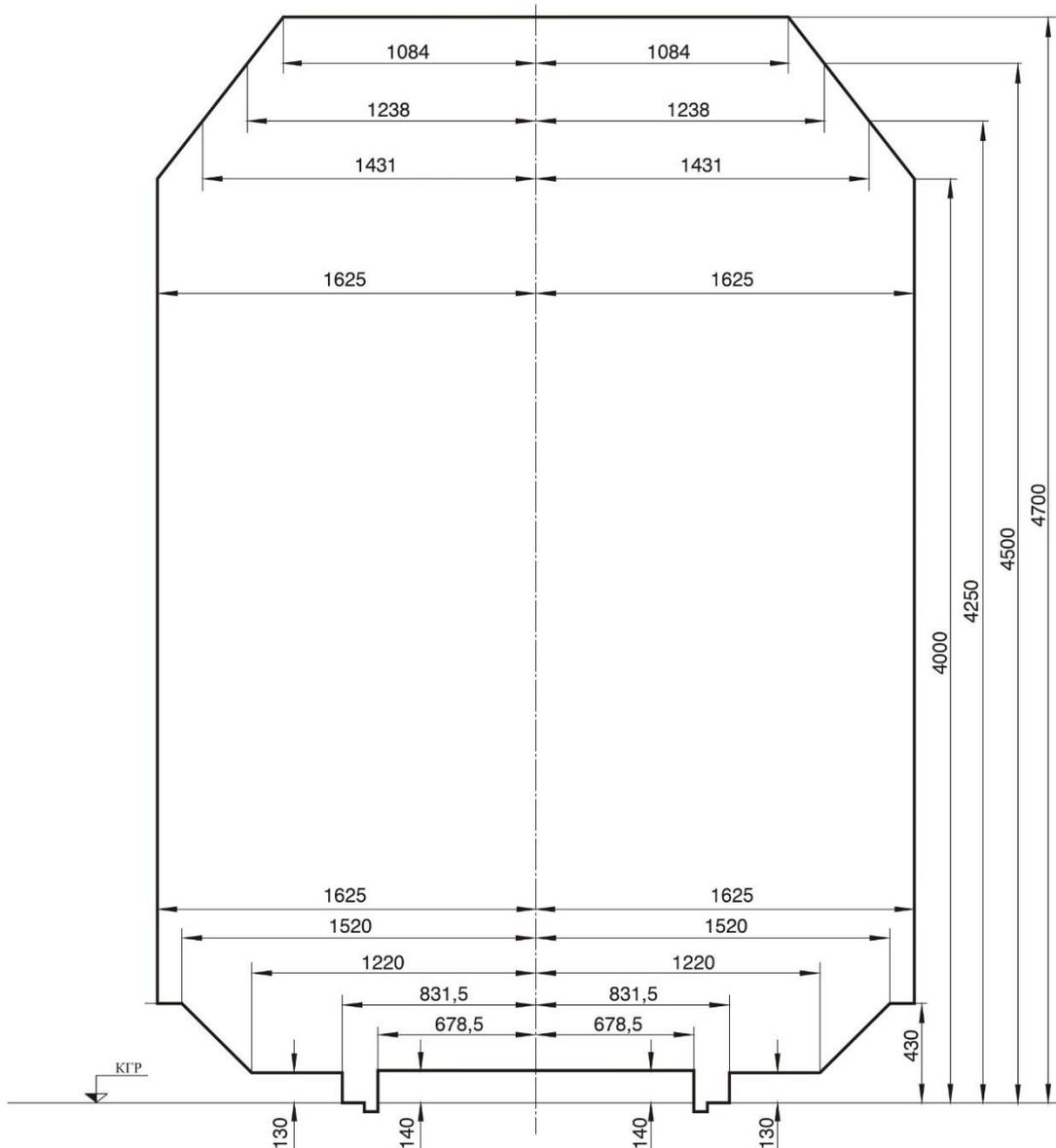
Товарни автомобили и седлови прицепи с ширина 2500 mm и височина 4000 mm, натоварени на специални вагони с разстояние между крайните оси, респективно централните болтове, не по-голямо от 12,5 m и височина на пода на вагона 650 mm, мерено от ниво глава на релсите. Центровъчен допуск при натоварване по ширина  $\pm 100$  mm.

- Вагони с натоварените върху тях товари, изброени по-горе, са **негабаритни за железните пътища на РБ** и могат да се движат във вътрешно съобщение само след предварително съгласуване с Поделение „Железен път и съоръжения”.

- Вагони с натоварените върху тях товари, изброени по-горе, могат да се движат в международното съобщение или транзит през територията на РБ само след предварително съгласуване на същите в съответствие с “Правилника за взаимното използване на товарните вагони RIV. Предписания на натоварването – Том 1” или в съответствие с член 5 от СМГС.

Статичен габарит на натоварването <b>ГС</b>							
Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)
430	1575						
<b>3500</b>							
510	1574	810	1543	110	1511	410	1480
520	1573	820	1542	120	1510	420	1479
530	1572	830	1541	130	1509	430	1478
540	1571	840	1540	140	1508	440	1477
<b>3550</b>	1570	<b>3850</b>	1538	<b>4150</b>	1507	<b>4450</b>	1476
560	1569	860	1537	160	1506	460	1475
570	1568	870	1536	170	1505	470	1474
580	1567	880	1535	180	1504	480	1473
590	1566	890	1534	190	1503	490	1472
<b>3600</b>	1565	<b>3900</b>	1533	<b>4200</b>	1502	<b>4500</b>	1471
610	1564	910	1532	210	1501	510	1470
620	1562	920	1531	220	1500	520	1469
630	1561	930	1530	230	1499	530	1468
640	1560	940	1529	240	1498	540	1466
<b>3650</b>	1559	<b>3950</b>	1528	<b>4250</b>	1497	<b>4550</b>	1465
660	1558	960	1527	260	1496	560	1464
670	1557	970	1526	270	1495	570	1463
680	1556	980	1525	280	1494	580	1462
690	1555	990	1524	290	1493	590	1461
<b>3700</b>	1554	<b>4000</b>	1523	<b>4300</b>	1492	<b>4600</b>	1460
710	1553	10	1522	310	1490	610	1459
720	1552	20	1521	320	1489	620	1458
730	1551	30	1520	330	1488	630	1457
740	1550	40	1519	340	1487	640	1456
<b>3750</b>	1549	<b>4050</b>	1518	<b>4350</b>	1486	<b>4650</b>	1455
760	1548	60	1517	360	1485		
770	1547	70	1516	370	1484		
780	1546	80	1514	380	1483		
790	1545	90	1513	390	1482		
<b>3800</b>	1544	<b>4100</b>	1512	<b>4400</b>	1481		

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА НАТОВАРВАНЕТО  
СЪОТВЕТСТВАЩ НА ГАБАРИТ 1-ВМ (0-Т)



Фиг. I. 2-4

Габарит на натоварването, съответстващ на габарита 1 ВМ (0 – Т) се отнася за:

- Товари (включително опаковката и укрепването), натоварени на открит или платформен вагон за междурелсие **1520 mm**. без да излизат извън челните греди на вагона на повече от 400 mm при превозването им във вътрешно и пряко международно железопътно съобщение Варна фериботна – Иличовск и Капъкуле – Одрин.

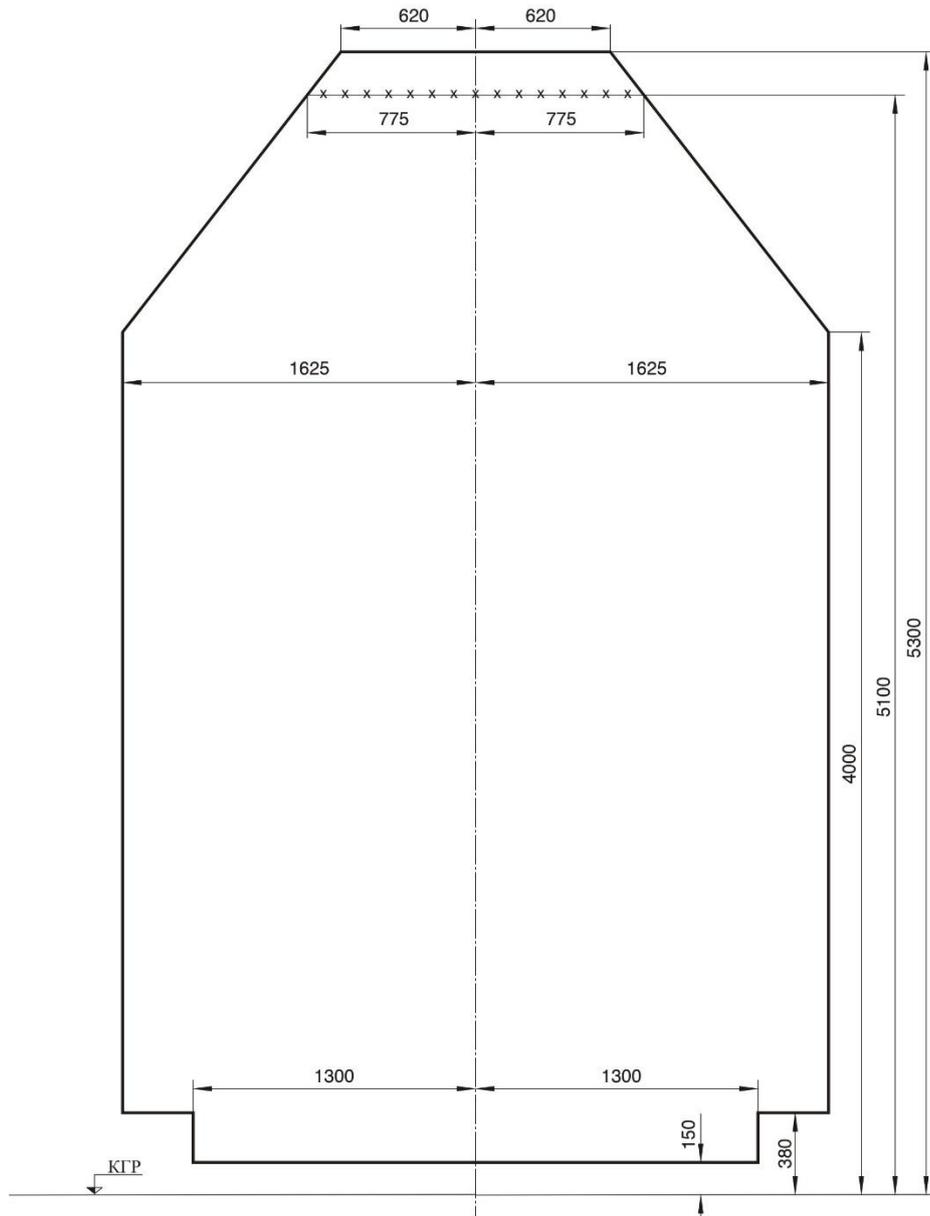
- Товари (включително опаковката и укрепването), натоварени на открит или платформен европейски вагон, без да излизат извън челните греди на вагона на повече от 400 mm при превозването им във вътрешно железопътно съобщение

- Вагони с натоварените върху тях товари, изброени по-горе могат да се движат във

вътрешно съобщение без предварително съгласуване с Поделение „Железен път и съоръжения” само по условията и маршрутите, посочени в ГДВ.

Статичен габарит на подвижния състав <b>1 - ВМ</b> ( Габарит на натоварването <b>0 - Т</b> за товарни вагони с междурелсие 1520 мм )						
Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Височина над ГР (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)	Съответна полу-широчина в (mm)
380						
	1625					
<b>4000</b>		<b>4300</b>	1392	<b>4600</b>	1162	697
10	1617	310	1385	610	1154	689
20	1609	320	1378	620	1146	681
30	1601	330	1371	630	1138	673
40	1593	340	1363	640	1130	665
<b>4050</b>	1585	<b>4350</b>	1355	<b>4650</b>	1122	657
60	1577	360	1347	660	1114	649
70	1569	370	1339	670	1106	641
80	1561	380	1331	680	1098	634
90	1554	390	1323	690	1091	627
<b>4100</b>	1548	<b>4400</b>	1316	<b>4700</b>	1084	620
110	1540	410	1308			
120	1532	420	1300			
130	1524	430	1292			
140	1516	440	1284			
<b>4150</b>	1509	<b>4450</b>	1276			
160	1502	460	1268			
170	1495	470	1260			
180	1487	480	1252			
190	1479	490	1245			
<b>4200</b>	1471	<b>4500</b>	1238			
210	1463	510	1230			
220	1455	520	1222			
230	1447	530	1214			
240	1439	540	1206			
<b>4250</b>	1431	<b>4550</b>	1198			
260	1423	560	1190			
270	1415	570	1183			
280	1407	580	1176			
290	1400	590	1169			

СТАТИЧЕН ГАБАРИТ НА НАТОВАРВАНЕТО  
СЪОТВЕТСТВАЩ НА ГАБАРИТА 1-Т (1-Т/5100)



Фиг. I. 2-5

Габарит на натоварването, съответстващ на габарита 1 - Т (1 – Т/5100) се отнася за:

- Товари (включително опаковката и укрепването), натоварени на открит или платформен вагон за междурелсие 1520 mm., без да излизат извън челните греди на вагона на повече от 400 mm при превозването им във вътрешно и пряко международно железопътно съобщение Варна фериботна – Иличовск.

- Товари (включително опаковката и укрепването), натоварени на открит или платформен европейски вагон, без да излизат извън челните греди на вагона на повече от 400 mm при превозването им във вътрешно железопътно съобщение

- Вагони с натоварените върху тях товари, изброени по-горе могат да се движат във

вътрешно съобщение без предварително съгласуване с Поделение „Железен път и съоръжения” само по условията и маршрутите и условията, посочени в ГДВ и отговарящи на габарита 1–Т, респективно (1–Т/5100).

- Отбелязаното с – х – х – х – х – х – се отнася за вариантния габарит 1–Т/5100.

Статичен габарит на подвижния състав 1 - Т ( Габарит на натоварването 1 - Т/5300 за товарни вагони с междурелсие 1520 мм )									
Височина над ГР (мм)	Съответна полу-широчина в (мм)	Височина над ГР (мм)	Съответна полу-широчина в (мм)	Височина над ГР (мм)	Съответна полу-широчина в (мм)	Височина над ГР (мм)	Съответна полу-широчина в (мм)	Височина над ГР (мм)	Съответна полу-широчина в (мм)
380									
	1625								
<b>4000</b>		<b>4300</b>	1392	<b>4600</b>	1162	<b>4900</b>	930	<b>5200</b>	697
10	1617	310	1385	610	1154	910	922	210	689
20	1609	320	1378	620	1146	920	915	220	681
30	1601	330	1371	630	1138	930	908	230	673
40	1593	340	1363	640	1130	940	901	240	665
<b>4050</b>	1585	<b>4350</b>	1355	<b>4650</b>	1122	<b>4950</b>	893	<b>5250</b>	657
60	1577	360	1347	660	1114	960	885	260	649
70	1569	370	1339	670	1106	970	877	270	641
80	1561	380	1331	680	1098	980	869	280	634
90	1554	390	1323	690	1091	990	861	290	627
<b>4100</b>	1548	<b>4400</b>	1316	4700	1084	<b>5000</b>	853	<b>5300</b>	620
110	1540	410	1308	710	1076	10	845		
120	1532	420	1300	720	1068	20	837		
130	1524	430	1292	730	1060	30	829		
140	1516	440	1284	740	1052	40	821		
<b>4150</b>	1509	<b>4450</b>	1276	<b>4750</b>	1044	<b>5050</b>	813		
160	1502	460	1268	760	1036	60	805		
170	1495	470	1260	770	1028	70	797		
180	1487	480	1252	780	1021	80	789		
190	1479	490	1245	790	1014	90	782		
<b>4200</b>	1471	<b>4500</b>	1238	<b>4800</b>	1007	<b>5100</b>	775		
210	1463	510	1230	810	999	110	767		
220	1455	520	1222	820	991	120	759		
230	1447	530	1214	830	983	130	751		
240	1439	540	1206	840	975	140	743		
<b>4250</b>	1431	<b>4550</b>	1198	<b>4850</b>	967	<b>5150</b>	735		
260	1423	560	1190	860	959	160	727		
270	1415	570	1183	870	951	170	719		
280	1407	580	1176	880	944	180	711		
290	1400	590	1169	890	937	190	704		

**ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 02** към Глава втора чл.6

**Ограничения на товарната ширина по мрежата на ДП НК "Железопътна инфраструктура"**

Минимални хоризонтални разстояния в см между товарния габарит и частите на товара, които излизат между колоосите или централните лагери

Таблица 1

Разстояние между колоосите или централните лагери	Отстояние на разглежданото напречно сечение от най-близко намиращата се колоос респективно централен лагер																								
	m	0.5	1.0	1.5	2.0	2.5	3.0	3.5	4.0	4.5	5.0	5.5	6.0	6.5	7.0	7.5	8.0	9.0	10.0	11.0	12.0	13.0	14.0	15.0	
7.5	0	0	0	0	0	0	0	0	0																
8.0	0	0	0	0	0	1	1	1																	
9.0	0	0	0	0	1	1	1	2	2																
10.0	0	0	0	1	1	2	2	3	3	3															
11.0	0	0	0	1	2	2	3	3	3	4	4														
12.0	0	0	1	2	2	3	4	4	4	5	5	5													
13.0	0	0	1	2	3	4	4	5	5	6	6	6	6												
14.0	0	0	1	2	3	4	5	6	6	7	7	7	7	7											
15.0	0	0	2	3	4	5	6	6	7	8	8	8	9	9	9										
16.0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	9	10	10	10	10	10	10								
17.0	0	1	2	4	5	6	7	8	9	10	10	11	11	12	12	12	12	12							
18.0	0	1	3	4	5	7	8	9	10	11	11	12	13	13	13	14	14								
19.0	0	1	3	4	6	7	8	10	11	12	12	13	14	14	15	15	16	16	16						
19.5	0	1	3	5	6	7	9	10	11	12	13	14	14	15	16	16	16	17							
20.0	0	1	3	5	6	8	9	10	12	13	14	14	15	16	16	17	17	18							
20.5	0	1	3	5	7	8	9	11	12	13	14	15	16	16	17	18	19	19	19						
21.0	0	2	3	5	7	8	10	11	12	14	15	16	16	17	18	19	20	21	21						
21.5	0	2	4	5	7	9	10	12	13	14	15	16	17	18	19	20	22	23	23						
22.0	0	2	4	6	7	9	11	12	13	15	16	17	18	19	21	22	23	24	25						
24.0	0	2	4	6	8	10	12	14	15	17	18	20	22	24	26	27	29	31	32	32					
26.0	0	3	5	7	9	11	13	15	17	19	22	24	27	29	31	32	35	38	39	40	41				
28.0	0	3	6	8	10	13	15	17	20	23	26	28	31	33	36	38	41	44	47	48	49	50			
30.0	1	3	6	9	11	14	16	19	23	26	29	32	35	38	41	43	47	51	54	56	58	59	59		

**ЗАБЕЛЕЖКИ:**

1. Минималните хоризонтални разстояния за частите на товара, които се намират по ниско от 430 mm. Над глава релса се увеличават с 50 mm.

2. Минималните хоризонтални разстояния за товарни единици, които в напречно направление са склонни към люлеене, се увеличават с:

- 100 mm - при стифове (например метални решетки), които излизат над клемите.

- 50 mm - при транспортни средства с пневматични гуми, за частите без обвързване, които се намират по-високо от 3200 mm над глава релса.

3. При товари върху талижни вагони, минималните хоризонтални разстояния (за частите на товара, излизащи между централните лагери) се увеличават, при разстояние между осите на талигите

- от 4,0 m до 6,0 m - с 10 mm

- над 6,0 m - с 20 mm.

4. При използване на предпазен или междинен вагон виж т. 4.3 от Приложение II на RIV „Указание за натоварване” том 1 „Основни принципи” и Таблица 3 на **Формуляр по безопасност ФБ – РП – 4.10 - 02** от настоящата инструкция.

5. Освен гореказаното, за товарните габарити (UIC) GA и (UIC) GB важи следното:

- минималните хоризонтални разстояния за частите от товара, които се намират по високо от 3320 mm.(GA) респективно 3360 mm. (GB) над глава релса, се намаляват съгласно следните таблици:

**Товарен габарит (UIC) GA**

на височина повече от	3320 mm	3420 mm	3510 mm	3610 mm	3710 mm	3810 mm
	1 cm	2 cm	3 cm	4 cm	5 cm	6 cm

**Товарен габарит (UIC) GB**

на височина повече от	3360 mm	3490 mm	3620 mm	3750 mm	3890 mm	4020 mm
	1 cm	2 cm	3 cm	4 cm	5 cm	6 cm

**ЗАБЕЛЕЖКА:** При отрицателни стойности се използва "0"

Ограничения на товарната ширина по мрежата на ДП НК "Железопътна инфраструктура"

Минимални хоризонтални разстояния в см между товарния габарит и частите на товара, които се намират извън колоосите или централните лагери

Таблица 2

Разстояние между колоосите или централните лагери	Отстояние на разглежданото напречно сечение от най-близко намиращата се колоос, респективно централен лагер																					
	m	0.50	1.00	1.50	1.75	2.00	2.25	2.50	3.00	3.50	4.00	4.50	5.00	5.50	6.00	6.50	7.00	7.50	8.00	8.50	9.00	9.50
7.5	0	0	2	3	3	4	5	7	9	11	13	16	18	21	23	26	29	32	37	42	46	52
8.0	0	0	2	3	4	4	5	7	9	11	14	16	18	21	23	26	29	33	38	42	47	53
9.0	0	0	2	3	4	5	6	7	10	12	14	16	19	21	24	27	30	35	39	44	49	55
10.0	0	0	2	3	4	5	6	8	10	12	14	17	19	22	25	27	32	36	41	46	52	57
11.0	0	0	2	3	4	5	6	8	10	13	15	17	20	23	25	29	34	38	43	49	54	59
12.0	0	1	2	3	4	5	6	9	11	13	15	18	21	23	26	31	36	41	46	51	56	62
13.0	0	1	3	4	5	6	7	9	11	14	16	19	21	24	28	33	38	43	48	53	59	65
14.0	0	1	3	4	5	6	7	9	12	14	17	19	22	25	30	35	40	45	50	56	62	68
15.0	0	1	3	4	5	6	8	10	12	15	18	20	23	27	32	37	42	47	53	59	65	71
16.0	0	1	3	4	6	7	8	10	13	16	18	21	24	29	34	39	44	50	55	61	67	74
17.0	0	1	4	5	6	7	8	11	13	16	19	22	25	30	36	41	46	52	58	64	70	77
18.0	0	2	4	5	6	7	9	11	14	17	20	23	27	32	38	43	49	55	61	67	73	80
19.0	0	2	4	5	7	8	9	12	15	18	21	24	29	34	40	45	51	57	63	70	76	83
19.5	0	2	4	5	7	8	9	12	15	18	21	24	30	35	41	46	52	58	65	71	77	84
20.0	0	2	4	6	7	8	10	12	15	18	21	25	30	36	42	47	53	60	66	72	79	86
20.5	0	2	5	6	7	8	10	13	16	19	22	26	31	37	43	48	55	61	67	74	80	87
21.0	0	2	5	6	7	9	10	13	16	19	22	27	32	38	44	50	56	62	68	75	82	89
21.5	0	2	5	6	7	9	10	13	16	19	23	28	33	39	45	51	57	63	70	77	83	90
22.0	0	2	5	6	8	9	11	13	17	20	23	28	34	40	46	52	58	65	71	78	85	92
24.0	0	3	5	7	8	10	11	15	18	21	26	31	37	44	50	56	63	70	77	84	91	98
26.0	0	3	6	8	9	11	12	16	19	23	29	35	41	47	54	61	68	75	82	89	97	105
28.0	0	3	7	8	10	12	13	17	20	25	31	38	44	51	58	65	72	80	87	95	103	111
30.0	0	4	7	9	11	12	14	18	22	28	34	41	48	55	62	70	77	85	93	101	109	118

1. Минималните хоризонтални разстояния за частите на товара, които се намират по ниско от 430 mm над глава релса се увеличават с 50 mm.

2. Минималните хоризонтални разстояния за товарни единици, които в напречно направление са склонни към люлеене, се увеличават с:

- 100 mm - при стифове (например метални решетки), които излизат над климиите.

- 50 mm - при транспортни средства с пневматични гуми, за частите без обвързване, които се намират по-високо от 3200 mm над глава релса.

3. При товари върху талижни вагони, минималните хоризонтални разстояния (за частите на товара, излизащи между централните лагери) се увеличават, при разстояние между осите на талигите

- от 4,0 m до 6,0 m - с 1 cm.

- над 6,0 m - с 2 cm.

4. При използване на предпазен или междинен вагон.

5. Освен горе казаното, за товарните габарити (UIC) GA и (UIC) GB важи следното:

- минималните хоризонтални разстояния за частите от товара, които се намират по високо от 3320 mm.(GA), респективно 3360 mm. (GB) над глава релса, се намаляват съгласно следната таблица:

#### Товарен габарит (UIC) GA

на височина повече от	3320 mm.	3420 mm.	3510 mm.	3610 mm	3710 mm.	3810 mm.
	1 cm.	2 cm.	3 cm.	4 cm.	5 cm.	6 cm.

#### Товарен габарит (UIC) GB

на височина повече от	3360 mm.	3490 mm.	3620 mm.	3750 mm.	3890 mm.	4020 mm.
	1 cm.	2 cm.	3 cm.	4 cm.	5 cm.	6 cm.

**ЗАБЕЛЕЖКА:** при отрицателни стойности се използва "0"

## Ограничения на товарната широчина по мрежата на ДП „НК ЖИ”

Минимални хоризонтални разстояния в ст.между товара и страничните стени на вагона или климиите при предпазни или междинни вагони

Таблица 3

Разстояние между колоосите или централните лагери на носещия вагон	Разстояние между товара и страничните стени или климии в см при предпазни вагони отстояние от разглежданото напречно сечение от най-близката колоос или централен лагер на носещия или носещите вагони									при междинни вагони	
	3.0	4.0	5.0	6.0	6.5	7.0	8.0	9.0	10.0		
<b>m</b>											
<b>4</b>	26										
<b>6</b>	26	31	38	45	49	53	61	70	80		
<b>8</b>	26	32	39	47	50	55	63	72	83		
<b>10</b>	28	34	41	49	54	58	67	77	88	24	
<b>12</b>	29	36	44	52	57	61	71	81	93	28	
<b>14</b>	31	38	47	56	60	65	76	86	98	33	
<b>16</b>	33	41	50	59	64	69	80	92	104	38	
<b>18</b>	34	43	53	63	68	73	85	97	110	44	
<b>20</b>	36	46	56	67	72	78	90	102	116	51	
<b>25</b>	41	52	64	76	83	89	103	117	132	71	
<b>30</b>	46	58	72	86	93	100	116	131	148	95	

**ЗАБЕЛЕЖКА:** За различни от посочените в таблицата основни стойности трябва да се използват най-близките по големина таблични стойности

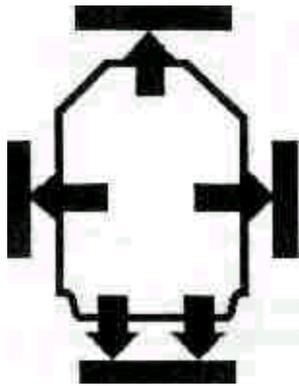
## ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 03 към Глава пета чл. 47

## С П Р А В К А

## ЗА МАКСИМАЛНО ДОПУСТИМИТЕ НАТОВАРВАНИЯ ЗА ТРАНСПОРТЬОРИ (ВАГОН ЛОДКИ)

Тип транспортър бр. групи/ бр. оси	Максимално допустими натоварвания на ос за транспортьори							
	При нормална скорост по стоманени мостове с товароспособност за влак тип				При скорост 2 km/h по стоманени мостове с товароспособност за влак тип			
	А	Б	В	Г	А	Б	В	Г
2 x 4	20	20	20	17	20	20	20	20
2 x 5	20	20	20	17	20	20	20	20
2 x 6	20	20	20	17	20	20	20	20
2 x 7	20	20	18	16	20	20	20	19
2 x 8	20	19	17	15	20	20	20	18
2 x 9	19	18	16	15	20	20	19	18
2 x 10	19	17	16	15	20	20	19	18
2 x 11	18	17	15	14	20	19	18	17
2 x 12	18	16	15	14	20	19	18	17
2 x 13	17	16	15	14	20	19	17	16
2 x 14	17	16	14	14	20	18	17	16
2 x 15	17	15	14	13	20	18	16	16
2 x 16	17	15	14	13	19	18	16	15
2 x 17	16	15	14	13	19	17	16	15
2 x 18	16	15	13	13	19	17	16	15
2 x 19	16	15	13	13	19	17	16	15
2 x 20	16	15	13	13	19	17	16	15

## ФОРМУЛЯР ПО БЕЗОПАСНОСТ 04 към Глава трета Чл. 24



BDZ – NG

Дата:

Получени съгласия:

1. \_\_\_\_\_

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

А \_\_\_\_\_

5. \_\_\_\_\_

6. \_\_\_\_\_

ОБР., БДЖ НГ

Чрез началника на

Гара \_\_\_\_\_

До:

БДЖ ЕАД

София, ул. Иван Вазов N 3

Дирекция .....

Телекс

Телефон

Телефакс

## ЗАЯВКА

за съгласуване превоза на извънгабаритна (особена) пратка по железница

от изпращач. \_\_\_\_\_

Град/гара \_\_\_\_\_ ул. \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

Телекс: \_\_\_\_\_ Факс: \_\_\_\_\_ Телефон \_\_\_\_\_

## ИНФОРМАЦИЯ ЗА КЛИЕНТА

Извънгабаритни и особени са следните пратки:

- С превишен габарит в ширина и/или височина над предписания за заявения маршрут;
- С месторазположение на центъра на тежестта, изискващо специални мерки за сигурност, с превишено осно натоварване или с превишено натоварване на линеен метър за предвидения маршрут;
- Разположени върху два или повече вагона снабдени с въртящи се мостове, които не са съединени с винтов спряг или междинен вагон.
- Свързани огъващи се товарни единици (бетонно желязо и др), по-дълги от 36 метра
- Несвързани огъващи се товарни единици, по-дълги от 36 м - натоварени на няколко вагона без въртящи се мостове
- Пратки, които се превозват с вагони, чиято конструкция не отговаря на предписанията на международните правилници.
- Пратки с претоварване по маршрута и тежачи над 25 т или ако са натоварени на вагон-лодка.
- Пратки с превоз по ферибот, които са обект на специални изисквания.
- Железопътни возила на собствени колела без знака RIV или RIC.
- Натоварени вагони с повече от 8 оси дори ако имат знака RIV.

Горните пратки се допускат за превоз само при специални технически и експлоатационни условия. Те предварително се съгласуват между участващите в превоза железници. Съгласуването се извършва от Централно управление на НК ЖИ по заявка от изпращача в срок до един месец след заявяването. Съгласията на железниците са валидни обикновено от 3 месеца до максимум една година за съгласувания брой еднакви пратки.

Извънгабаритните и особени пратки се таксуват за действителното превозно разстояние, по валидните тарифи, плюс: добавъчни такси в зависимост от предписанията за транспортирането им, както и разходи по допълнителни услуги. Поради създаването от тях особени експлоатационни затруднения срокът за доставката им не се гарантира.

Към заявката изпращачът прилага транспортна схема на товара в мащаб 1:25 в напречен разрез, надлъжен разрез и в план, с посочени критични точки и център на тежестта. За СЖД и транзит са необходими 5 екземпляра схеми, а също и разчети за укрепването на товара (виж ПРИМЕРНИ ТРАНСПОРТНИ СХЕМИ).

След получаване на съгласията от всички участващи в превоза железници, Генералната дирекция на НК ЖИ съобщава с телеграма на изпращача и заинтересованите служби в отправната и гранична гари номерата на съгласията. При възможност за осигуряване на съгласувания тип вагон, изпращачът извършва натоварването и уведомява отправната гара да провери размерите, разположението и укрепването на товара. Размерите, теглото и маршрута на пратката трябва стриктно да съответствуват на съгласуваните.

Начинът за натоварване не трябва да застрашава нито стоката, нито сигурността при експлоатация. Предоставените за натоварване вагони не могат да претърпяват никакви изменения. Изпращачът носи отговорност за всички щети, нанесени било по време на натоварването, претоварването или поправката на товара, както и поради небрежност на неговите придружители по време на път. Брутното тегло на вагона, натоварването на линеен метър, натоварването на ос, критичните точки на товара и съобщенията от Централно управление съгласия на НК ЖИ и другите железници се вписват в етикета образец U /RIV/, който се поставя върху рамата на вагона, а отрязъка, от него са залепва за товарителницата. В графа ДЕКЛАРАЦИЯ на товарителницата се вписват НЕГАБАРИТЕН ПРЕВОЗ и номерата на съгласията.

Частите на товара, превишаващи габарита, трябва да бъдат отбелязани с ярка боя или табелка. При превоз по електрифицирани линии товарът трябва да бъде заземен.

Превозът на пратката от отправната гара до граничния преход се осъществява само след разпореждане на Централно управление на НК ЖИ с предписание за маршрута и условията за транспортиране.

Приетите в граничните гари съгласувани, вносни, негабаритни и особени пратки за РБ и транзит се превозват по линиите на НК ЖИ също така само след разпореждане на Генералната дирекция на НК ЖИ с предписание за маршрута и условията за транспортирането им.

За подробна информация относно товарните габарити на железниците, участващи в даден маршрут, по укрепването на товарите и др. се обръщайте към началниците на гарите, началниците на вагоно-ревизорските участъци или към Централно управление на НК ЖИ.

Приемат се заявки, попълнени само на настоящия оригинален образец. Ксерокопията са невалидни.

### ОСНОВНИ ПАРАМЕТРИ НА ТОВАРНИ ВАГОНИ

№ по ред	Жп администрация собственик	Категория	Серия (модел)	Брой оси	Тара (t)	Товаро-способност (t)	Разстояние			Размери на коша (полезни)			Височина от глава релса до пода на вагона (м)	Забелжка
							от буфер до буфер (автосцепка)	между централните болгове (междуосие)	Междуосие на талигата	Дължина (м)	Ширина (м)	Височина (м)		
<b>I. ОТКРИТИ ВАГОНИ</b>														
1	БДЖ	Eaos	530	4	19.5	60.5	14040	9000	1800	12750	2800	2000	1360	
2	БДЖ	Eacs/Eaos	543/534	4	22	58	14040	8500	1800/2000	12710	2840	1940	1400	
3	БДЖ	Eamnos	593	4	21	59	11540	6500	1800	10200	2750	2050	1200	
4	БДЖ	Eas/Eaos	596/536	4	20	60	14040	9000	1800/2000	12710	2800	1995	1265	
5	СЖД	-	-	4	21.8	69	13920	8650	1850	12070	2850	2000	1420	
<b>II. ПЛАТФОРМЕНИ ВАГОНИ</b>														
1	БДЖ	Rgs	391	4	21.5	58.5	19900	14860	1800	18660	2740	-	1210	контейнеровоз
2	БДЖ	Res	393	4	22.7	57	19900	14860	1800	18500	2740	520	1250	
3	БДЖ	Sp/Smmps	432/472	4	19.4	60.5	14040	9000	1800	12800	3100	-	1260	тежковоз
4	БДЖ	Sap	482	6	28.1	70.5	15240	8500	1500	14000	3100	-	1400	
5	СЖД	-	-	4	21	62	14620	9720	1850	13300	2770	500	1300	

Заявявам за съгласуване негабаритна (особена) пратка със следните характеристики:

- 1а. Вид на товара: \_\_\_\_\_
- 1б. Брой еднакви пратки: \_\_\_\_\_
2. Вид на вагона \_\_\_\_\_
3. Разстояние между централните болтове: \_\_\_\_\_ mm
4. Междуосие на талигата: \_\_\_\_\_ mm
5. Брой оси: \_\_\_\_\_
6. Дължина ка вагона от буфер до буфер: \_\_\_\_\_
7. Тара на вагона: \_\_\_\_\_
8. Тегло на товара: \_\_\_\_\_
9. Тегло на линеен метър: \_\_\_\_\_ t/m
10. Максимално осно натоварване: \_\_\_\_\_ t/ос
11. Дължина на товара: \_\_\_\_\_ mm

**КРИТИЧНИ ТОЧКИ**

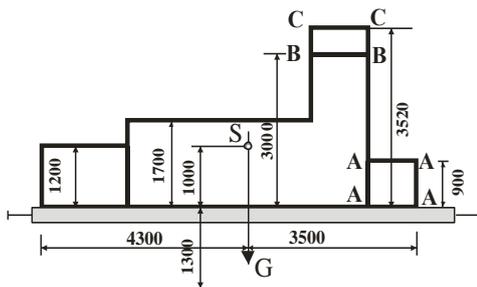
Точки	Ширина спрямо надлъжната ос на вагона (mm)		Височина на товара от глава релса	Разстояние от централния болт (mm)	
	От едната страна	От другата страна		Към средата на вагона	Към края на вагона
	12А	12В	13	14	15
A					
B					
C					
D					
E					
F					

19. Особени бележки (център на тежестта, предпазен вагон, придружители и др.) \_\_\_\_\_
- 20 Изпращач \_\_\_\_\_
21. Отправна гара \_\_\_\_\_ Получаваща гара \_\_\_\_\_
23. Маршрут, посочен от изпращача \_\_\_\_\_
- 24 Специален или редовен влак \_\_\_\_\_
25. Гара на обмитяване \_\_\_\_\_
- 26 Натоварване (гара, коловоз, клон): \_\_\_\_\_
27. Получател: \_\_\_\_\_
28. Разни \_\_\_\_\_
29. Необходимо ли е заземяване \_\_\_\_\_
30. Изисква ли се специална посока на товара при транспортирането му \_\_\_\_\_
- Прилагам транспортни схеми №№ \_\_\_\_\_
- След съгласуване на пратката, моля да ме уведомите, за да организирам експедицията.
- Гара \_\_\_\_\_ Дата \_\_\_\_\_ Изпращач \_\_\_\_\_
- Представител на БДЖ \_\_\_\_\_ Подпис \_\_\_\_\_

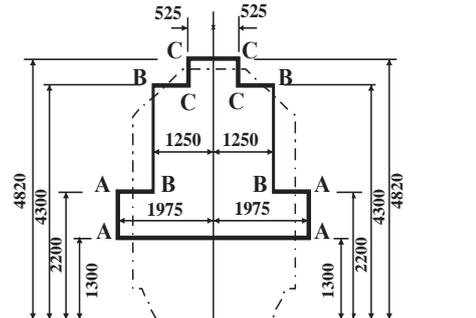
**Примерни транспортни схеми за превоз на негабаритни товари**

1

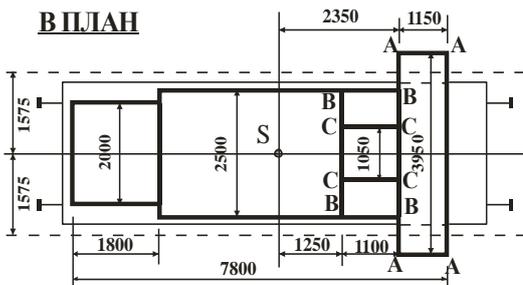
**НАДЛЪЖЕН РАЗРЕЗ**



**НАПРЕЧЕН РАЗРЕЗ**

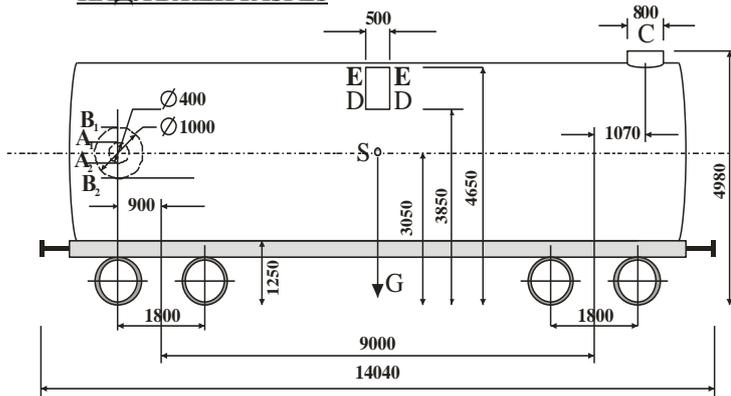


**В ПЛАН**

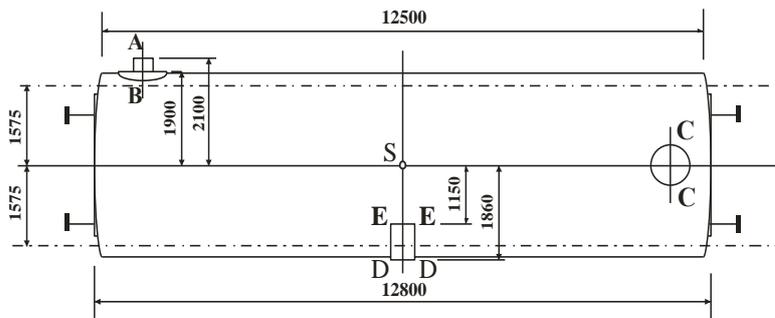
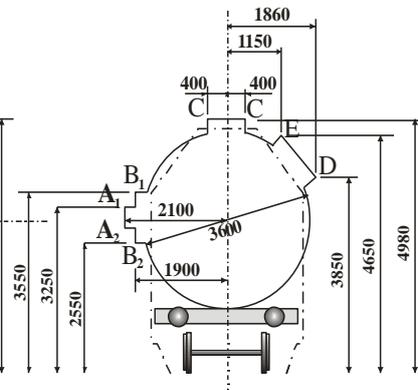


2

**НАДЛЪЖЕН РАЗРЕЗ**



**НАПРЕЧЕН РАЗРЕЗ**



**В ПЛАН**

----- Контур на товарния габарит

————— Контур на товара