

5.4.4.5 В зависимости от типа, вида и конструкции соединений и пересечений интенсивность опасных отказов должна быть в диапазоне от $1,7 \times 10^{-3}$ до $8,3 \times 10^{-3}$ 1/млн т брутто (предопасное состояние).

Интенсивность опасных отказов соединений и пересечений железнодорожных путей (элементов соединений и пересечений железнодорожных путей) конкретного вида (проекта) указывают в контрактах на поставку.

5.4.5 Ремонтопригодность и качество изготовления соединений и пересечений железнодорожных путей (элементов соединений и пересечений железнодорожных путей) должны обеспечивать восстановление эксплуатационных показателей участков железнодорожного пути на участках, на которых их применяют, в рамках системы обслуживания (текущего содержания) и ремонтов, действующих на дорогах владельца инфраструктуры.

Показатели ремонтопригодности определяются системой обслуживания (текущего содержания) пути в соответствии с нормативными документами государств, приведенных в предисловии*.

5.5 Комплектность

5.5.1 Соединения и пересечения железнодорожных путей комплектуют в соответствии с требованиями настоящего стандарта и документацией на конкретный вид соединения и пересечения.

5.5.2 Каждое соединение и пересечение железнодорожных путей должно быть укомплектовано эксплуатационной документацией в соответствии с ГОСТ 2.601:

- руководством по эксплуатации;
- инструкцией по монтажу, пуску, регулированию и обкатке изделия;
- формуляром.

Формуляр соединения и пересечения должен быть уложен и закреплен:

- в стрелке (ремкомплекте) с поворотными острьями — между рамным рельсом и закорневым или корневым вкладышем;
- в стрелке (ремкомплекте) с гибкими острьями — проволокой за отверстие мостика в корневой части узла или между первой стрелочной упоркой и шейкой рамного рельса;
- в стрелке (ремкомплекте) со сварными острьями — проволокой за отверстие последней подкладки в корневой части узла или между противоугольной накладкой и шейкой рамного рельса;
- в крестовине с подвижным сердечником — между стыковой накладкой и пазухой сердечника (острыя):
 - в крестовине цельнолитой и сборной с литым сердечником (без контррельсов) — между стыковой накладкой и пазухой у заднего стыка крестовины (сердечника) или проволокой за отверстие в усовике под электрозамыкатель;
 - в крестовине с приварными рельсами — проволокой за отверстие в усовике под электрозамыкатель или между вкладышем и приварным рельсом;
 - в замках рельсовых — в отделении деревянного ящика с крепежными деталями;
 - в сбрасывателе тормозных башмаков — между стыковой накладкой и усовиком;
 - в стыке уравнильном — между клеммой упорной и рельсом подвижным;
 - в приборе уравнильном — между рельсом рамным и острьям со стороны острья острья;
 - в переводном механизме — привязанным проволокой диаметром от 1,0 до 3,0 мм к фонарной стойке.

Руководство по эксплуатации и инструкция по монтажу, пуску, регулированию и обкатке изделия должны быть уложены в ящик с комплектующими деталями.

5.6 Маркировка

5.6.1 Каждое соединение и пересечение железнодорожных путей, а также их составные части, отгружаемые отдельно, должны иметь маркировку.

5.6.2 Содержание маркировки, способ и место нанесения указаны в таблице 3.

* В Российской Федерации действует ГОСТ Р 55443—2013 «Железнодорожный путь. Номенклатура показателей надежности и функциональной безопасности».