



Домашнее задание команды патруль ПТЭ

Дальневосточная железная дорога



Раздел №2

Абзац 74 - специальный несамоходный подвижной состав - железнодорожно-строительные машины без тягового привода в транспортном режиме, **тяговый подвижной состав на комбинированном ходу**, прицепы и другой специальный подвижной состав, предназначенный для производства работ по содержанию, обслуживанию и ремонту сооружений и устройств железнодорожного транспорта, включаемый в хозяйственные поезда;

тяговый подвижной состав на комбинированном ходу, так как он имеет автономный двигатель необходимо отнести к специальный самоходный подвижной состав - мотовозы, дрезины, специальные автотрисы для перевозки необходимых для производства работ материалов или доставки работников к месту работы, железнодорожно-строительные машины, **имеющие автономный двигатель с тяговым приводом** в транспортном режиме

Раздел №3

Раздел III, пункт 14, абзац 4 - Право на управление подвижными единицами подтверждается свидетельством (**Приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. N 23Ц "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава"** (зарегистрирован Минюстом России 15 декабря 1997 г., регистрационный N 1428) с изменениями, внесенными Приказом МПС России от 16 июня 1998 г. N 12Ц (зарегистрирован Минюстом России 23 июля 1998 г., регистрационный N 1566)).
Заменить на **Приказа Минтранса России от 22.08.2019 N 273**
Приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. N 23Ц признан не подлежащим применению в связи с изданием Приказа Минтранса России от 22.08.2019 N 273

Приложение №1

Приложение №1, пункт 9, абзац 10 - Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается. **Ширина колеи бесстыкового железнодорожного пути на железобетонных шпалах, уложенных до 1996 года, разрешается не менее 1510 мм и не более 1548 мм;**

Изменить на: **Ширина колеи менее 1512 мм и более 1548 мм не допускается.**

Минимальная ширина колеи рассчитывается исходя из геометрии колесной пары. Колесная пара не изменяется на участках бесстыкового пути, на ж.б. шпалах, укладки до 1996 года, соответственно чтобы обеспечить безопасность движения, необходимо исходить из размеров колесной пары.

Приложение №1

Приложение №1, пункт 9, таблица 4 –

| Величина, мм | Скорость движения поездов при температуре воздуха <5>, км/ч | |
|---------------------------|---|--------------------|
| | минус 25 °С и выше | минус 25 °С и ниже |
| Более 1 до 2 включительно | 80 | 50 |
| Более 2 до 4 включительно | 40 | 25 |
| Более 4 до 5 включительно | 15 | 15 |
| Более 5 | движение прекращается | |

Изменить на: Для ясности действий при температуре минус 25 °С

| Величина, мм | Скорость движения поездов при температуре воздуха <5>, км/ч | |
|--------------|---|--------------------|
| | выше минус 25 °С | минус 25 °С и ниже |

Приложение №1

Приложение №1, пункт 15, абзац 3 - отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки;

Изменить на: **запрещается эксплуатировать в противошерстном направлении стрелочные переводы на которых**, отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика на 4 мм и более, измеряемое у остряка и сердечника тупой крестовины против первой тяги, у сердечника острой крестовины - в острие сердечника при запертом положении стрелки.

В связи с тем, что неукрытие (отставание на величину 4 мм и более) остряка или подвижного сердечника крестовины не является неисправностью для пошерстного движения поездов

Приложение №1

Приложение №1, пункт 15, абзац 4 - выкрашивание острия от острия до первой стрелочной тяги или подвижного сердечника глубиной более 3 мм, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях

Изменить на: **запрещается эксплуатировать в противошерстном направлении стрелочные переводы на которых,** выкрашивание острия от острия до первой стрелочной тяги или подвижного сердечника глубиной более 3 мм, при котором создается опасность набегания гребня, и во всех случаях

В связи с тем, что выкрашивание острия или подвижного сердечника крестовины не является неисправностью для пошерстного движения поездов

Приложение №1

Приложение №1, пункт 15, абзац 8 - понижение острия против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острия или подвижного сердечника поверху 50 мм и более.

Изменить на: **запрещается эксплуатировать в пошерстном направлении стрелочные переводы на которых,** понижение острия против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика на 2 мм и более, измеряемое в сечении, где ширина головки острия или подвижного сердечника поверху 50 мм и более.

В связи с тем, что понижение острия или подвижного сердечника крестовины не является неисправностью для противошерстного движения поездов

Приложение №1

Приложение №1, пункт 15, абзац 9 - расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм.

Изменить на: **запрещается эксплуатировать в противошерстном направлении стрелочные переводы на которых,** расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм.

В связи с тем, что понижение остряка или подвижного сердечника крестовины не является неисправностью для пошерстного движения поездов

Приложение №1, пункт 15

Добавить – **наличие в стыках не типовых элементов скрепления.**
Не учтена данная неисправность.

Приложение №1

Приложение № 1, пункт 12, абзац 1 - Для контроля за состоянием железнодорожного пути и сооружений инфраструктуры применяются путеизмерительные вагоны и тележки, вагоны-дефектоскопы, дефектоскопные автомотрисы, дефектоскопные тележки, лаборатории по дефектоскопии, мостовые, тоннельные, путевые обследовательские, габарито-обследовательские, испытательные, ремонтно-обследовательно-водолазные станции.

Добавить – **ручными мобильными средствами**

Не учтено развитие мобильных средств диагностики.

Приложение №1

Определить порядок размещения сыпучих грузов, данный пункт включить в ПТЭ

В связи с отменой «Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве путевых работ», утвержденной министерством путей сообщения 28 июля 1997 года № ЦП-485, размещение сыпучих грузов не регламентируется.

Приложение №3

Приложение № 3 пункт 1 абзац 3 - «Проезд светофора с запрещающим сигналом не допускается»

Изменить на: «Проследование светофора с запрещающим сигналом не допускается, за исключением случаев установленных инструкций по движению поездов и маневровой работе на железнодорожном транспорте Российской Федерации»

Обоснование, в пункте 1 приложения № 3 в абзаце 3 указан категоричный запрет на проследование запрещающего светофора, в абзаце 7 указаны ситуации, при которых разрешается проследование запрещающего показания светофора. Цель изменения устранить противоречия.

Приложение № 3 пункт 1 абзац 7 - Исключить

Приложение №4

Пункт 29, абзац 4 - отводить другой остряк от рамного рельса на расстояние не менее 125 мм;

Удалить, не соответствует Приложению №1, пункту 14, абзац 19:
Шаг остряка (расстояние между рабочей гранью головки рамного рельса и нерабочей гранью остряка), измеряемый против первой тяги, должен быть не менее 147 мм, если иное не предусмотрено конструкторской документацией на стрелочный перевод.

Шаг остряка 125 мм, относится к старым стрелочным переводам начала прошлого века.

Приложение №5

Приложение № 5 пункт 14, - раковины (колесные пары) допускаются, что не соответствует инструкции по осмотру, освидетельствованию, ремонту и формированию колесных пар локомотивов и моторвагонного подвижного состава железных дорог колеи 1520 м, утвержденной распоряжением от 22.12.2016 г. № 2631р;

также при скоростях до 120 км/ч ничего не сказано про выщерблины, раковины или вмятины на круге катания колесных пар.

Про ползуны изложить следующим образом: «При величине ползуна у вагонов, кроме моторного вагона моторвагонного железнодорожного подвижного состава, свыше 2 до 6 мм», и далее в тексте этого абзаца сменить вместо «от» на «свыше».

Приложение №5

Приложение № 5 пункт 14,

Добавить неисправности колесной пары с кассетными подшипниками
«трещина или откол металла в корпусе кассетного подшипника»

Согласно - Инструкции осмотрщика вагонов №808-2017

Приложение №5

Приложение № 5 пункт 19, абзац 6 - Автосцепка пассажирских вагонов должна иметь ограничители вертикальных перемещений

Изложить в редакции **«вагонов электропоездов, а также грузовых вагонов предназначенных для перевозки опасных грузов, на которых предусмотрена их постановка»**.

Требование не определено в существующей редакции инструкции

Приложение №5

Приложение № 5 пункт 30, абзац 7 - исправность переходных площадок, помоста и поручня помоста крыши, специальных подножек и поручней;

Добавить «**лестниц**».

Требование не определено в существующей редакции инструкции

Приложение №5

Приложение №5, пункт 27, абзац 10 - ..., кроме того, имеющими квалификацию первого или второго класса, присвоенную в соответствии с **Приказом МПС России от 11 ноября 1997 г. N 23Ц** "О порядке проведения испытаний, выдачи свидетельств на право управления локомотивом, моторвагонным подвижным составом на путях общего пользования и присвоения класса квалификации машинистам локомотивов и моторвагонного подвижного состава".

Заменить на : **кроме того, имеющими квалификацию первого или второго класса, присвоенную в соответствии с порядком, установленным Минтрансом России.**

(В настоящее время Присвоение класса квалификации Минтрансом России не установлен).

Приказ МПС от 11 ноября 1997 г. N 23Ц признан не подлежащим применению в связи с изданием Приказа Минтранса России от 22.08.2019 N 273

Приложение №6

Приложение №6 объединить с приложением №8 – так как в данных приложения содержится одна и та же информация. Информацию дублирующийся в двух приложениях убрать.

Приложение №6

Приложение 6, пункт 98, абзац 8 - В случае обнаружения в пути следования неисправности светофоров, автоблокировки, повреждения железнодорожного пути, контактной сети и других сооружений и устройств, неисправности в поездах, следующих по смежным железнодорожным путям, машинист обязан сообщить об этом дежурному по железнодорожной станции ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезвному. При наличии поездной радиосвязи сообщение об этих неисправностях машинист должен передать по радиосвязи дежурному по железнодорожной станции ближайшей железнодорожной станции или диспетчеру поезвному, **а при необходимости** и машинисту поезда, следующего по смежному железнодорожному пути.

Исключить слова, в целях повышения ответственности участников перевозочного процесса: **а при необходимости**.

Пункт 33, абзац 2 - Диском зеленого цвета (рис. 69) - **поезд проследовал опасное место**. На однопутных участках машинист видит такой сигнал с левой стороны по направлению движения. Так как данный сигнальный знак устанавливается от знака конец опасного места на расстоянии «А», то поезд не успеет проследовать опасное место, что создает угрозу безопасности движения.

Необходимо заменить формулировку на **«Разрешается повысить скорость до установленной при проследовании опасного места всем составом»**

Приложение №7

Пункт 106, абзац 3 - на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта - **частыми ударами в подвешенные металлические предметы.**

Необходимо заменить формулировку на
«на железнодорожных станциях и в других организациях железнодорожного транспорта свистками локомотивов, моторвагонных поездов, специальным самоходным железнодорожным подвижным составом и гудками»

Обоснование: подавать сигналы ударами в подвешенные металлические предметы скорее исключение чем правило.

Приложение №8

Пункт 7 приложения № 13 ИДП - «Впредь до устранения неисправности ДСП станции разрешается:

- 1) прием и отправление поездов и маневровые передвижения осуществлять при запрещающих показаниях светофоров в порядке, установленном в ТРА станции или инструкции о порядке обслуживания и организации движения на железнодорожных путях необщего пользования»

Необходимо дополнить ссылкой на пункт 29 приложения № 9 ИДП в части уточнения категорий поездов, которые можно принимать в данном случае.

Обоснование: если путь показывает ложную свободу, следовательно, он фактически занят подвижным составом, а на свободные участки занятых путей допускается принимать только поезда, указанные в пункте 29 приложения № 9 ИДП.

Приложение №8

Пункт 29 приложения № 9 ИДП - «4) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, а также хозяйственных поездов **(при производстве работ с закрытием перегона)** на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами»

Изложить следующим порядком: «4) приема восстановительных и пожарных поездов, вспомогательных локомотивов, локомотивов без вагонов, снегоочистителей, специального самоходного железнодорожного подвижного состава, **а, при производстве работ с закрытием перегона - также хозяйственных поездов,** - на свободные участки станционных железнодорожных путей, кроме железнодорожных путей, занятых пассажирскими поездами.

Обоснование: возможное трактование текста, заключенного в скобки, как относящегося ко всем категориям поездов, указанных в данном подпункте.

Пункт 9 приложения № 17 ИДП

Указать скорость очень сильного (штормового) ветра

Обоснование: Принято считать, что это 20 м/с, однако четкого определения на этот счет нет.

Приложение №9

Приложение убрать.

Глава №1 в Раздел №6 «Общие положения по организации технической эксплуатации ж.д. транспорта на участках движения поездов пассажирских со скоростями более 140 до 250 км/ч».

Глава №2 в Приложение №1.

Глава №3 в Приложение №4.

Глава №4 в Приложение №3.

Глава №5 в Приложение №1.

Глава №6 в Приложение №2.

Глава №7 в Приложение №5.

Глава №8 в Приложение №5.

Глава №9 в Приложение №6.