

62. Указатель и устройство сбрасывания и путевого заграждения показавает:



Рис. 131

Э) стрела установлена на боковой железнодорожной пути. В стрелочный указатель исправлен в сторону бокового железнодорожного пути (рис. 132).



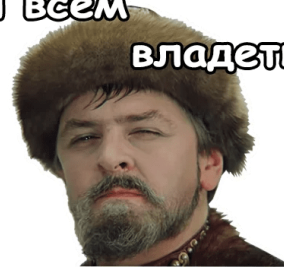
Рис. 132

1) железнодорожные пути выделены в виде линий в масштабе 1:1000. С тех пор, как введены в действие, они не подлежат изменению. 2) Заградительная железнодорожная стрела устанавливается на расстоянии не менее 20 метров от конца пути. 3) В стрелочный указатель исправлен в сторону бокового железнодорожного пути (рис. 132).

Места установки устройств сбрасывания и путевого заграждения (стрелы) обозначены в тех случаях, когда эти устройства устанавливаются в централизации и на станциях централизованного управления.



Сам захотел  
царствовать  
и всем  
владеть??



В тексте «ПРАВИЛ ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ» более 60 раз встречается термин «Владелец инфраструктуры», однако в главе II. «Основные определения» данный термин отсутствует.

**Предложение: дополнить главу II. Основные определения термином:**

**«Владелец инфраструктуры – юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, имеющие инфраструктуру на праве собственности или на ином праве и оказывающие услуги по ее использованию на основании соответствующих лицензии и договора».**

В главе II. «Основные определения» дан термин:

«Маневровый порядок движения - организация движения поездов (составов, локомотивов) на железнодорожных путях необщего пользования между двумя отдельными пунктами, а также между железнодорожными станциями необщего и общего пользования, границами которых являются стыки рамных рельсов, предельные столбики или изолирующие стыки светофоров». Термин не отражает проведение маневровой работы на железнодорожных станциях общего пользования.



**Предложение: дополнить термин «Маневровый порядок движения»: «а также работа на железнодорожной станции общего пользования (внепоездные передвижения) по перемещению вагонов и одиночных локомотивов в пределах станции, а в отдельных случаях, и с выездом на перегон, в соответствии с установленным технологическим процессом».**

В соответствии пунктом 27 Приложения №3 к ПТЭ установлено: «Устройства электрической централизации должны обеспечивать: взаимное замыкание стрелок и светофоров».

В данной формулировке не учтено взаимное замыкание светофоров со сбрасывающими башмаками и механизированными устройствами закрепления подвижного состава (в частности УТС).

**И ТАК  
СОЙДЕТ!**



**Предложение: абзаца два пункта 27 приложения № 3 к ПТЭ изложить в следующей редакции:**

**«Устройства электрической централизации должны обеспечивать: взаимное замыкание стрелок, колесосбрасывающих башмаков с электроприводом, механизированных устройств закрепления подвижного состава и светофоров».**

В приложении № 3 пункт 5 первый абзац второе предложение звучит: «На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор является предупредительным по отношению к следующему светофору».



Предупредительные светофоры, применяемые при полуавтоматической блокировке, и предупредительные перед заградительными не имеют красного огня. А проходной светофор автоблокировки имеет красный огонь, поэтому правильнее говорить, что он выполняет функции предупредительного светофора. Погасший предупредительный светофор согласно абзаца 6 пункта 1 приложения № 3 к ПТЭ проследовать можно, а проходной светофор автоблокировки только при наличии желтого или зеленого огня на локомотивном светофоре.

**Предложение:** второе предложение первого абзаца пункта 5 приложения № 3 к ПТЭ изложить в следующей редакции: «На участках, оборудованных автоблокировкой, каждый проходной светофор выполняет функции предупредительного светофора по отношению к следующему светофору».