



Домашнее задание команды «Октябрята»

Октябрьская железная дорога



Предложение по изменению ПТЭ:

Согласно приложению № 5 (Техническая эксплуатация железных дорог) к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации пункт № 19 высота оси автосцепки над уровнем верха головок рельсов должна быть:

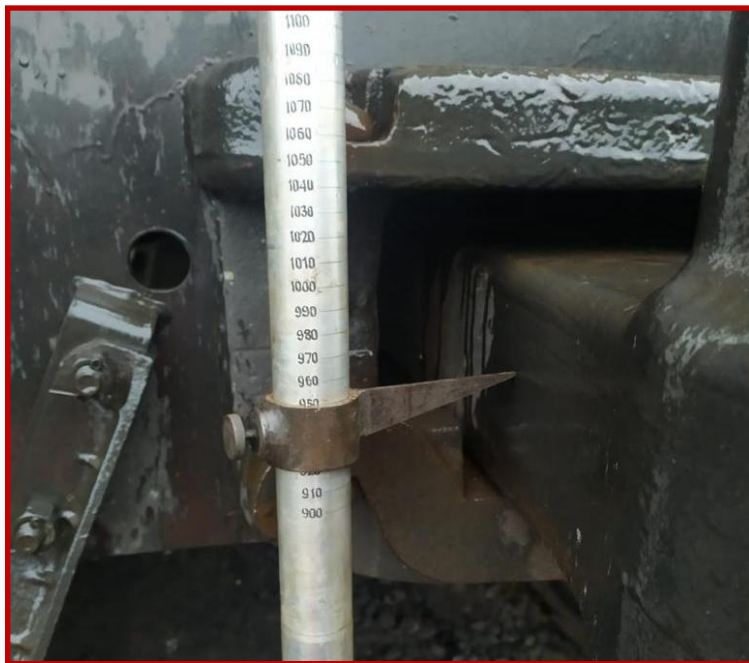
Предложение по изменению ПТЭ:

У локомотивов, пассажирских
и грузовых порожних вагонов
– не более **1080 мм**



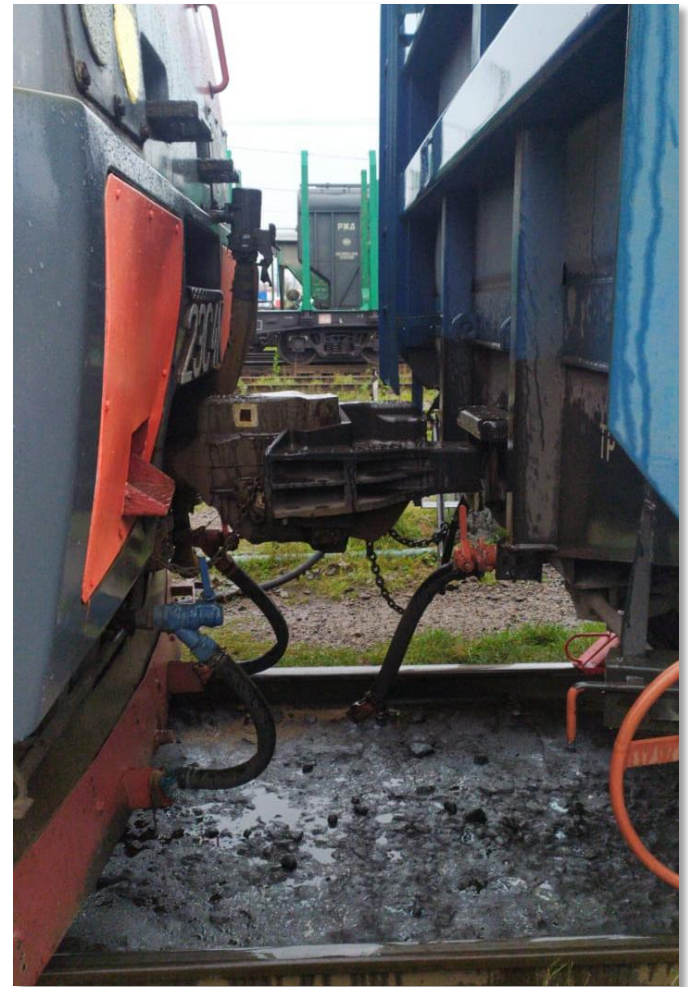
Предложение по изменению ПТЭ:

У грузовых вагонов
(груженных) –
не менее 950 мм



Предложение по изменению ПТЭ:

Разница по высоте между
продольными осями
автосцепок допускается не
более:
**между локомотивом и
первым груженым вагоном
грузового поезда – 110 мм**



Предложение по изменению ПТЭ:

Если под состав грузового поезда заходит локомотив с высотой автосцепки 1080 мм, а высота автосцепки первого груженого вагона 950 мм, **возникает разница по высоте между продольными осями автосцепок 130 мм, при норме 110 мм между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда, что является несоответствием в Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.**

Предложение по изменению ПТЭ:

Суть нашего предложения заключается в допуске разницы по высоте между продольными осями автосцепок **между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда – 130 мм**, что уберет несоответствие в Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, но при условии наличия ограничителей вертикальных перемещений на локомотиве (**также можно внести изменения, что автосцепка локомотива должна иметь ограничители вертикальных перемещений**) или первом груженом вагоне, что исключит вероятность саморасцепа.

Предложение по изменению ПТЭ:

Данное предложение можно рассмотреть путем проведения опытных поездок. Исходя из многолетней практики, при заходе локомотива под состав и возникновения неподхода разница по высоте между продольными осями автосцепок между локомотивом и первым груженым вагоном грузового поезда варьируется в пределах 115-120 мм, при норме 110 мм, т.е. допуск 130 мм исключительно только для того, чтобы убрать несоответствие в Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, фактически для устранения данной проблемы достаточно допуска 120 мм.

Предложение по изменению ПТЭ:

На данный момент на Октябрьской железной дороге разработана технология работы причастных работников территориальных подразделений функциональных филиалов ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в границах железной дороги, по снижению рисков возникновения рисков возникновения неподхода центров автосцепок между локомотивом и грузовым вагоном грузового поезда на железнодорожных станциях, расположенных в границах железной дороги, при которой работник вагонного хозяйства производит замер высоты автосцепки и в случае, если она менее 980 мм через оператора передает информацию маневровому диспетчеру для принятия решения о необходимости производства работы по подборке и перестановке вагона с высотой автосцепки не менее 980 мм.

Предложение по изменению ПТЭ:

Для организации по перестановке вагонов необходима работа маневрового локомотива, периодически происходит превышение времени накладного времени локомотивных бригад из-за производства маневровых работ, что приводит к нарушению графика движения поездов и, в отдельных случаях, возникновению технологических нарушений.

Исключение данного несоответствия в Правилах технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации в объемах страны позволит исключить крупные финансовые потери компании ОАО «РЖД», при безусловном обеспечении безопасности движения поездов.

Предложение по изменению ПТЭ:

Спасибо за внимание!