

SVRV

ЖИВАЯ СТАЛЬ

Наши предложения и изменения ПТЭ

**Разработано: командой Свердловской
железной дороги**



ПРЕДЛОЖЕНИЯ

ЦЕЛЬ

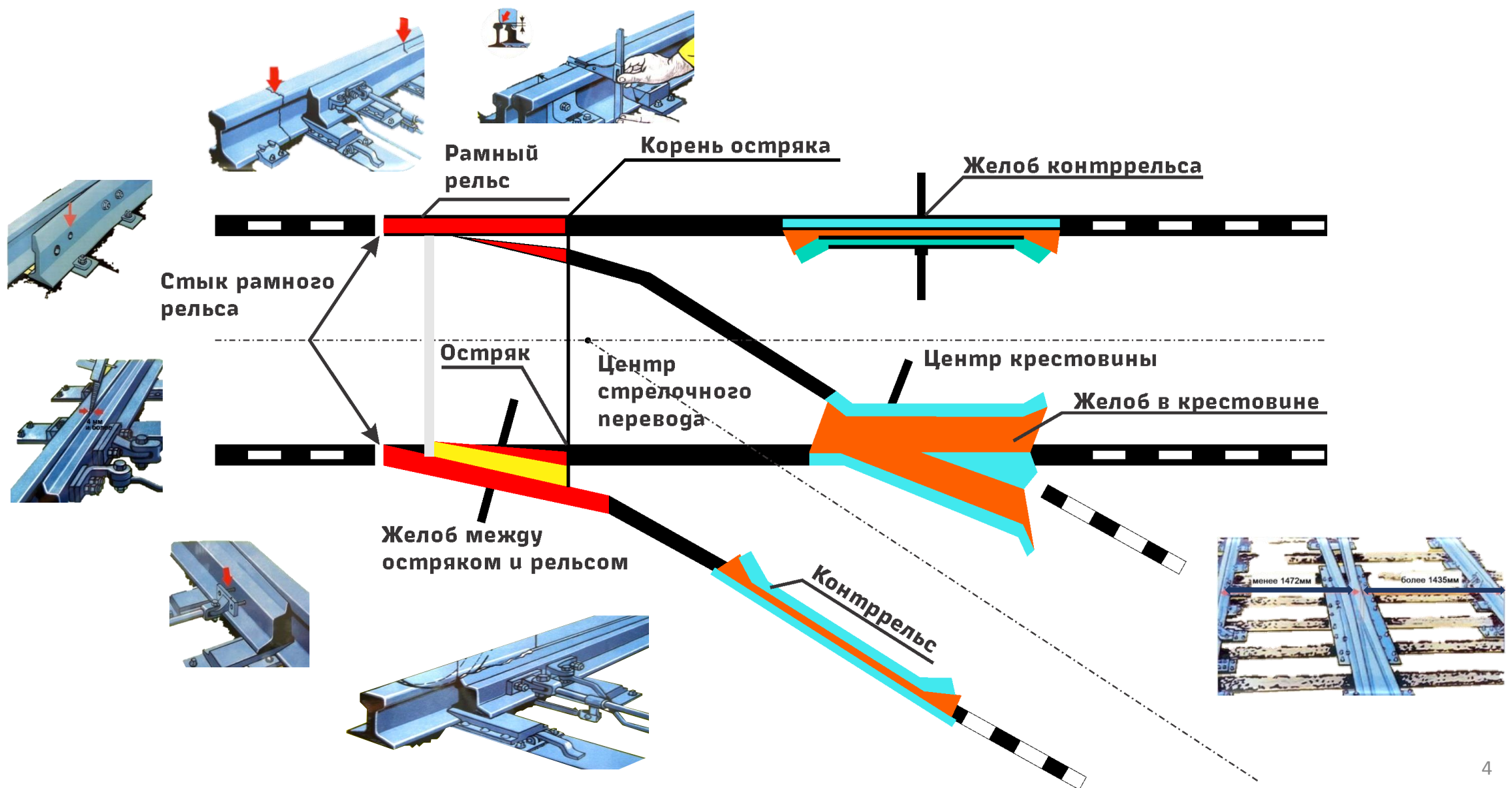
ЭТО ПРИМЕНЕНИЕ ИЗОБРАЖЕНИЙ ДЛЯ ПРОСТОТЫ ВОСПРИЯТИЯ СЛОЖНОГО ТЕХНИЧЕСКОГО МАТЕРИАЛА.

Команда «SvRW Живая сталь» предлагает немного видоизменить содержание ПТЭ путем визуализации воспринимаемой информации. Такое предложение возникло в ходе анализа результатов тестирований, которые показали, что наименьшее количество ошибок допускается в вопросах из приложения 7 ПТЭ «Инструкция по сигнализации». Также такому решению предшествовал опрос вновь принятых и проходящих обучение сотрудников. И вот как мы предлагаем это сделать...

Приложение I пункт 15

1. Разъединение стрелочных остряков и подвижных сердечников, крестовин с тягами;
2. Отставание остряка от рамного рельса, подвижного сердечника крестовины от усовика.
3. Понижение остряка против рамного рельса и подвижного сердечника против усовика
4. Выкрашивание остряка или подвижного сердечника, при котором создается опасность набегания гребня
5. Расстояние между рабочей гранью сердечника крестовины и рабочей гранью головки контррельса менее 1472 мм.
6. Расстояние между рабочими гранями головки контррельса и усовика более 1435 мм.
7. Излом остряка или рамного рельса;
8. Излом крестовины (сердечника, усовика или контррельса);
9. Разрыв контррельсового болта в одноболтовым или обоих в **двухболтовом вкладыше**.
10. Вертикальный износ рамных рельсов, остряков, усовиков и сердечников крестовин и порядок их эксплуатации при повышении норм износа.

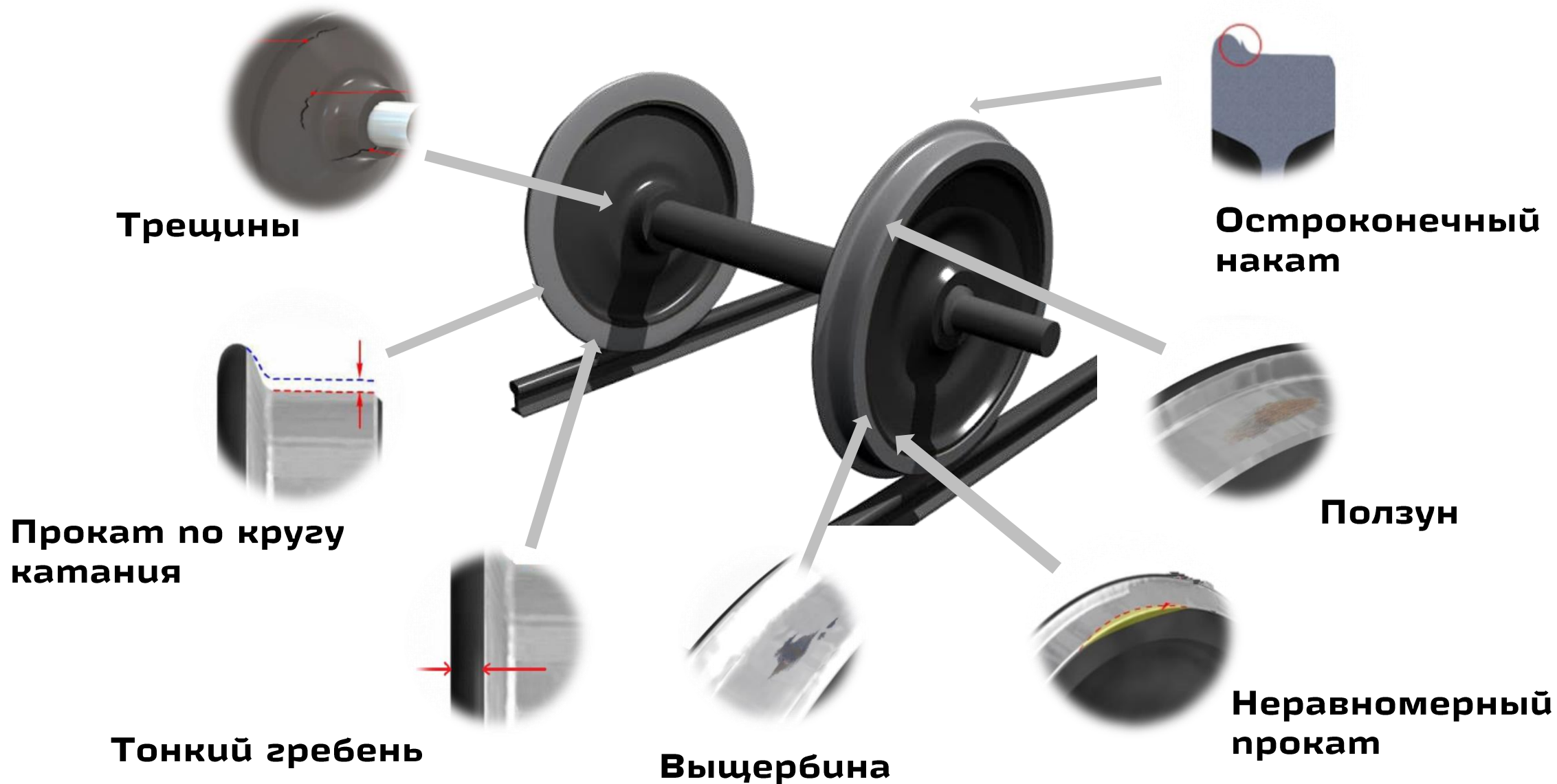
НЕИСПРАВНОСТИ СТРЕЛОЧНОГО ПЕРЕВОДА



Приложение V пункт 14

Не допускается выпускать в эксплуатацию и к следованию в поездах железнодорожный подвижной состав с трещиной в любой части оси колесной пары или трещиной в ободке, диске и ступице колеса, при наличии остrokонечного наката на гребне колеса, а также при следующих износах и повреждениях колесных пар, нарушающих нормальное взаимодействие пути и подвижного состава...

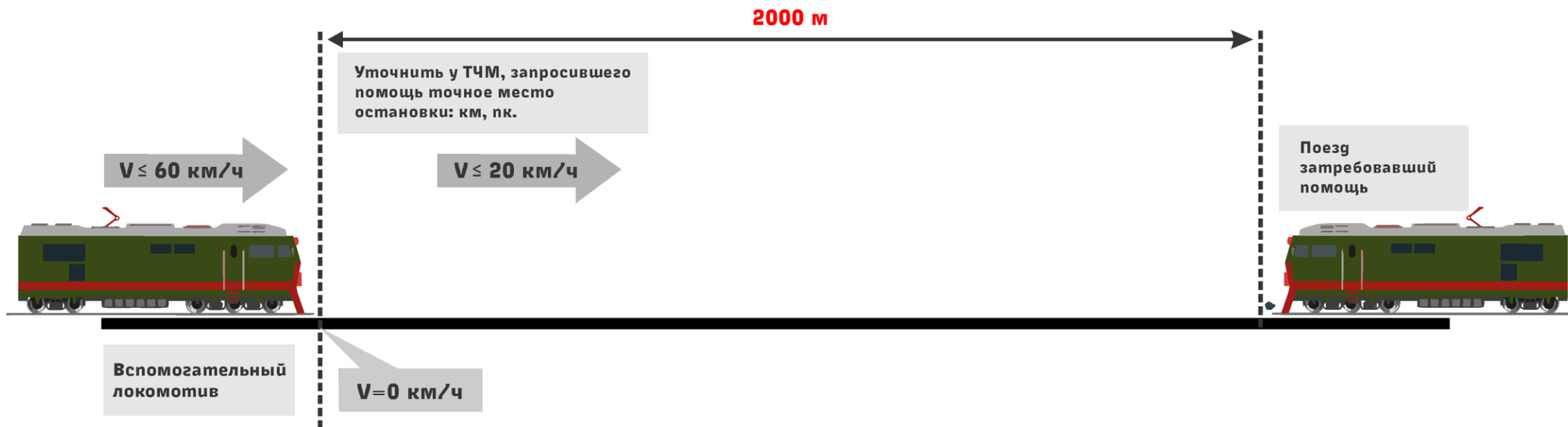
НЕИСПРАВНОСТИ КОЛЕСНЫХ ПАР



ИДП. Приложение VII пункт 6

...При движении по неправильному железнодорожному пути для оказания помощи остановившемуся на перегоне поезду с головы состава со скоростью не более 60 км/ч, а после постановки на расстоянии не менее 2 км до места, указанного в разрешении на бланке ДУ-64 – со скоростью не более 20 км/ч.....

ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ С ГОЛОВЫ СОСТАВА ВСПОМОГАТЕЛЬНЫМ ЛОКОМОТИВОМ ПО НЕПРАВИЛЬНОМУ ПУТИ



ИСПРАВЛЕНИЯ

Нашей командой выявлены следующие неочеты:

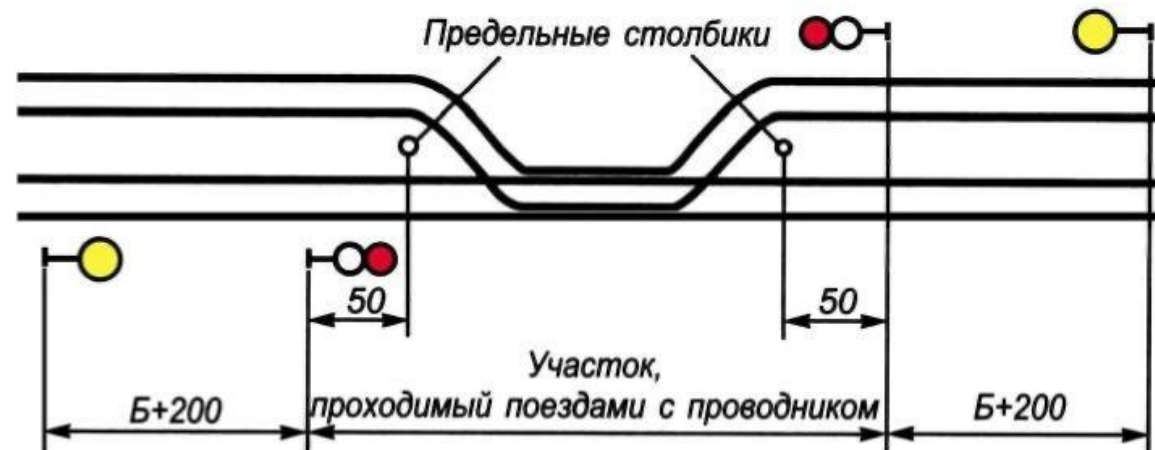
1. ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 38 рис. 92).
2. Наши предложения в изменении: ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 3...
3. ИДП приложение 8 к ПТЭ (прил. 9 гл. 4 п. 29).
4. Наши предложения в изменении: ИДП приложение 8 к ПТЭ (прил...
5. ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 10 рис. 8).
6. Наши предложения в изменении: ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 1...
7. ПТЭ приложение 3 (п. 39).
8. Наши предложения в изменении: ПТЭ приложение 3 (п. 39).

ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 38 рис. 92).

Места, через которые поезда могут проходить только с проводником (со скоростью менее 15 км/ч), а также сплетения железнодорожных путей на двухпутных участках в одном уровне ограждаются как место препятствия для движения, но без укладки петард. Об установке этих сигналов на поезда выдаются письменные предупреждения.

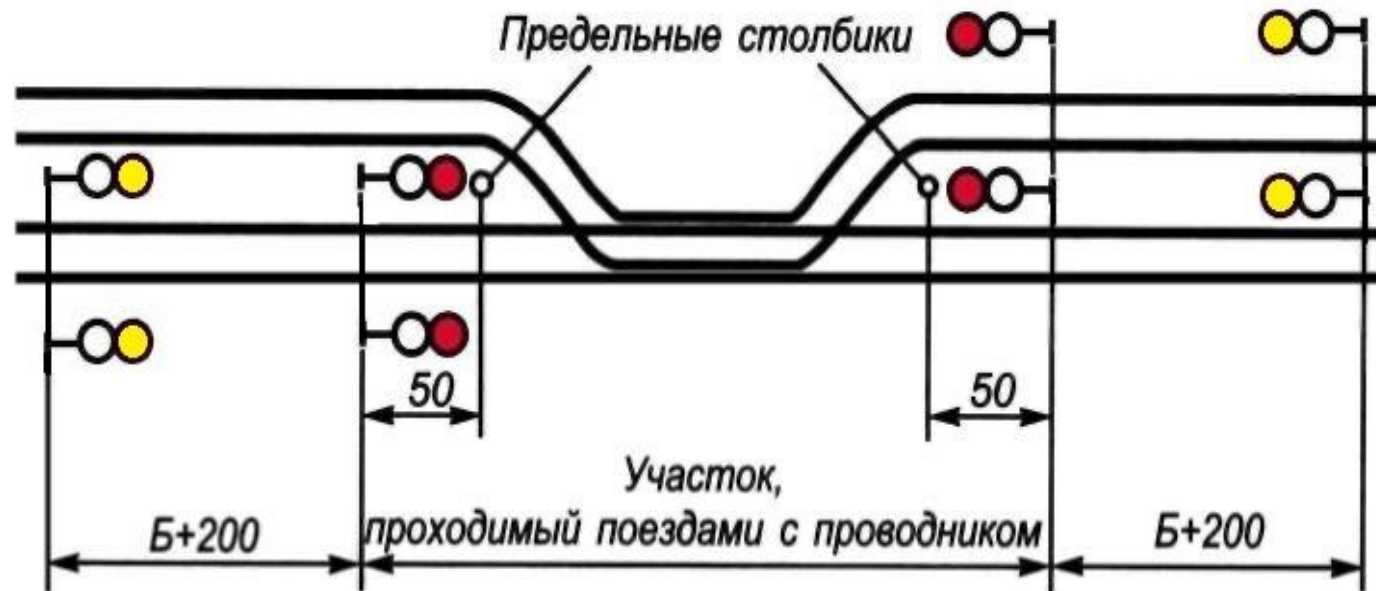
При необходимости пропустить с проводником поезд, на который не выдано предупреждение, укладка петард обязательна

Если пропуск поездов с проводником устанавливается на продолжительное время, то переносные красные сигналы допускается заменять светофорами прикрытия, оставляемыми в закрытом положении, с установкой впереди них предупредительных светофоров.



Наши предложения в изменении: ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 38 рис. 92).

Мы считаем не правильным на этом рисунке на расстоянии (Б+200) – вместо диска должен стоять предупредительный светофор, сигнализирующий либо зелёным либо жёлтым согласно гл. 3 п. 6 в 7 приложении ПТЭ. Предупредительные – предупреждающие о показании основного светофора (входного, проходного, заградительного и прикрытия).



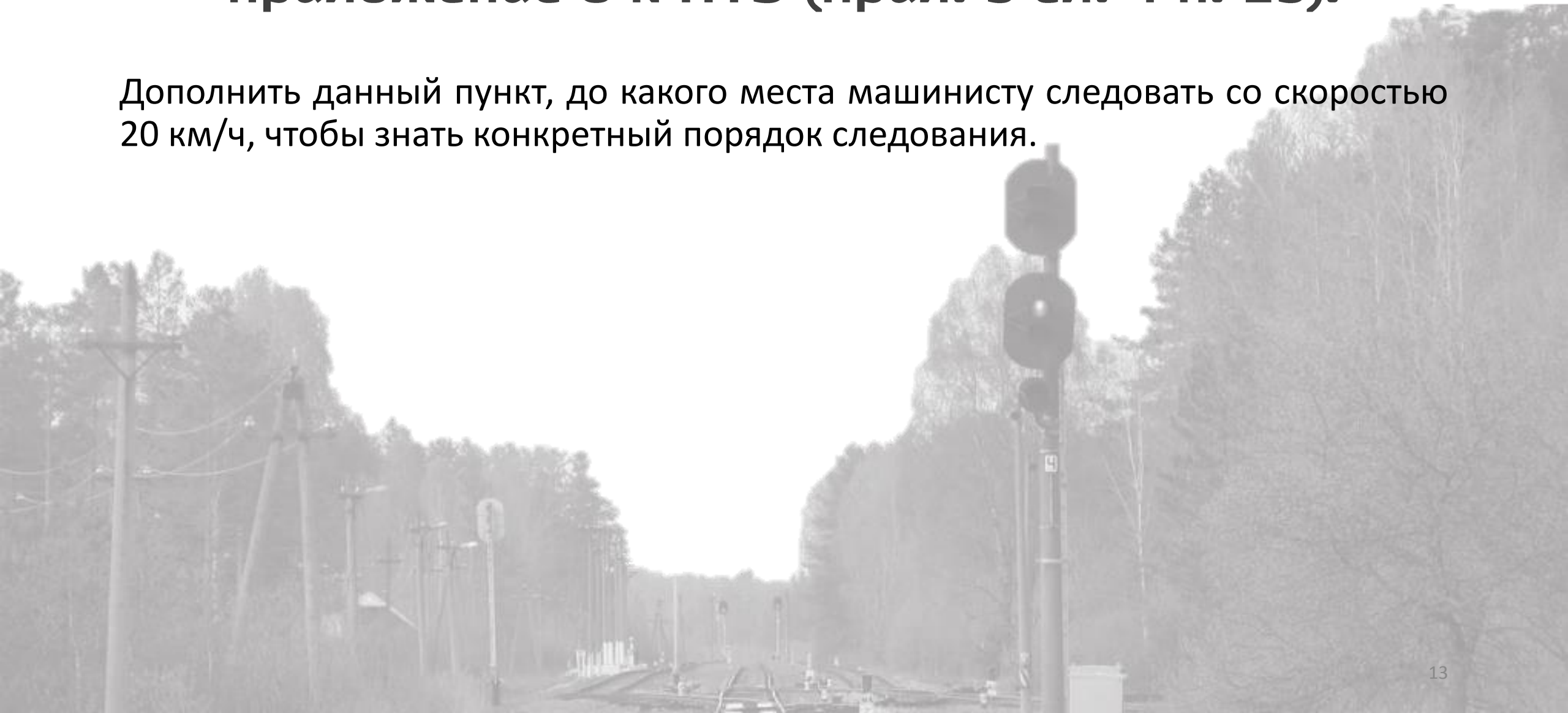
ИДП приложение 8 к ПТЭ (прил. 9 гл. 4 п. 29).

Скорость следования поезда при приеме на железнодорожную станцию по пригласительному сигналу или по специальному разрешению ДСП станции должна быть на железнодорожных путях общего пользования не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования — не более 15 км/ч, при этом машинист обязан вести поезд с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.



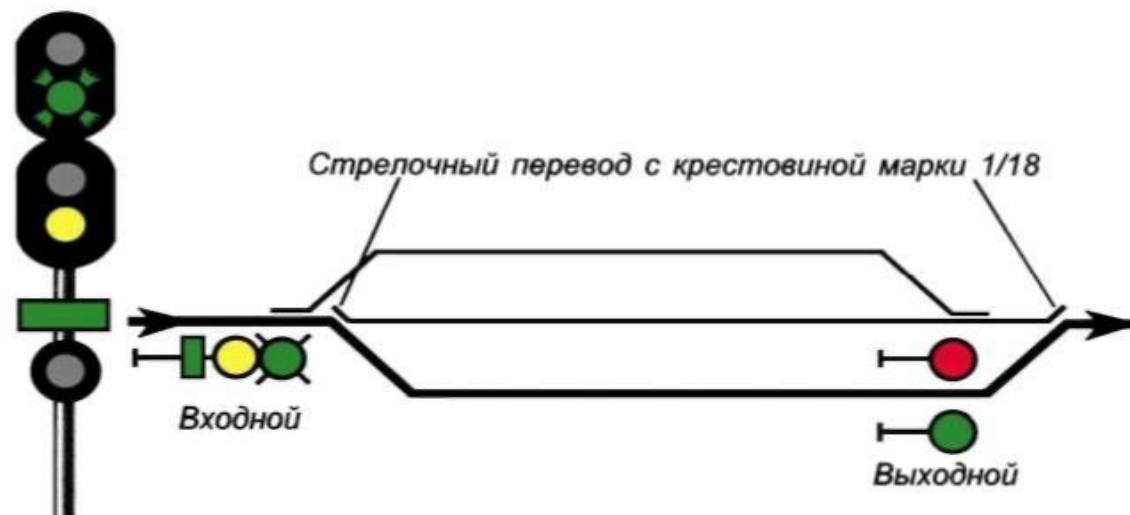
Наши предложения в изменении: ИДП приложение 8 к ПТЭ (прил. 9 гл. 4 п. 29).

Дополнить данный пункт, до какого места машинисту следовать со скоростью 20 км/ч, чтобы знать конкретный порядок следования.



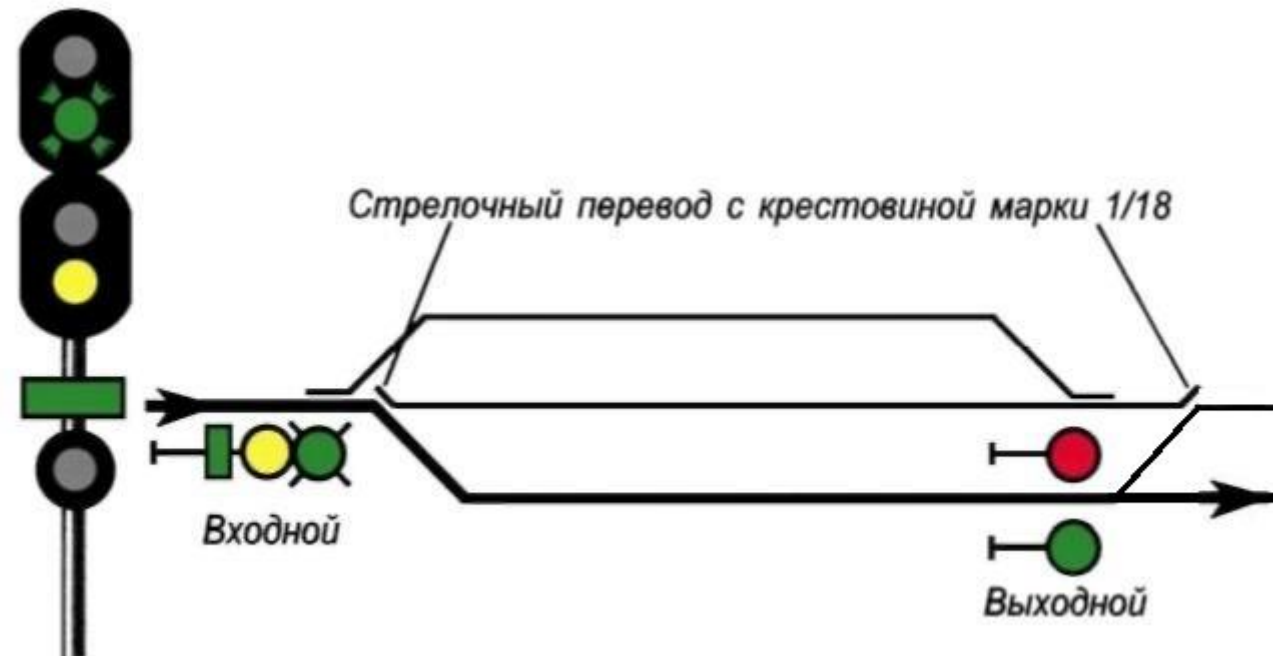
ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 10 рис. 8).

Один зелёный мигающий и один жёлтый огни и одна зелёная светящаяся полоса — разрешается поезду следовать на железнодорожную станцию со скоростью не более 80 км/ч на боковой железнодорожный путь; следующий светофор (маршрутный или выходной) открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч (рис. 8);



Наши предложения в изменении: ИСИ приложение 7 к ПТЭ (п. 10 рис. 8).

ИСИ п.10 рис.8 неверный рисунок. Выходной зеленый и направление движения должно быть прямо, а не с отклонением по стрелочному переводу.



ПТЭ приложение 3 (п. 39).

Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании должны обеспечивать: перекрытие (закрытие) входного светофора, **светофора прикрытия**, ограждающих железнодорожную станцию или искусственное сооружение, за время, обеспечивающее остановку поезда служебным торможением перед указанным светофором.



Н
ПС



Ч
ПС

Наши предложения в изменении: ПТЭ приложение 3 (п. 39).

Устройства контроля схода железнодорожного подвижного состава при срабатывании должны обеспечивать: перекрытие (закрытие) входного светофора, **светофора заградительного**, ограждающих железнодорожную станцию или искусственное сооружение, за время, обеспечивающее остановку поезда служебным торможением перед указанным светофором.



СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ