

# Территория Западной Сибири

**К**оманда

**А**лтай

**Н**овосибирск

**Т**омск



**К**узбасс  
**О**мск

Здесь безопасность  
заложена в характере

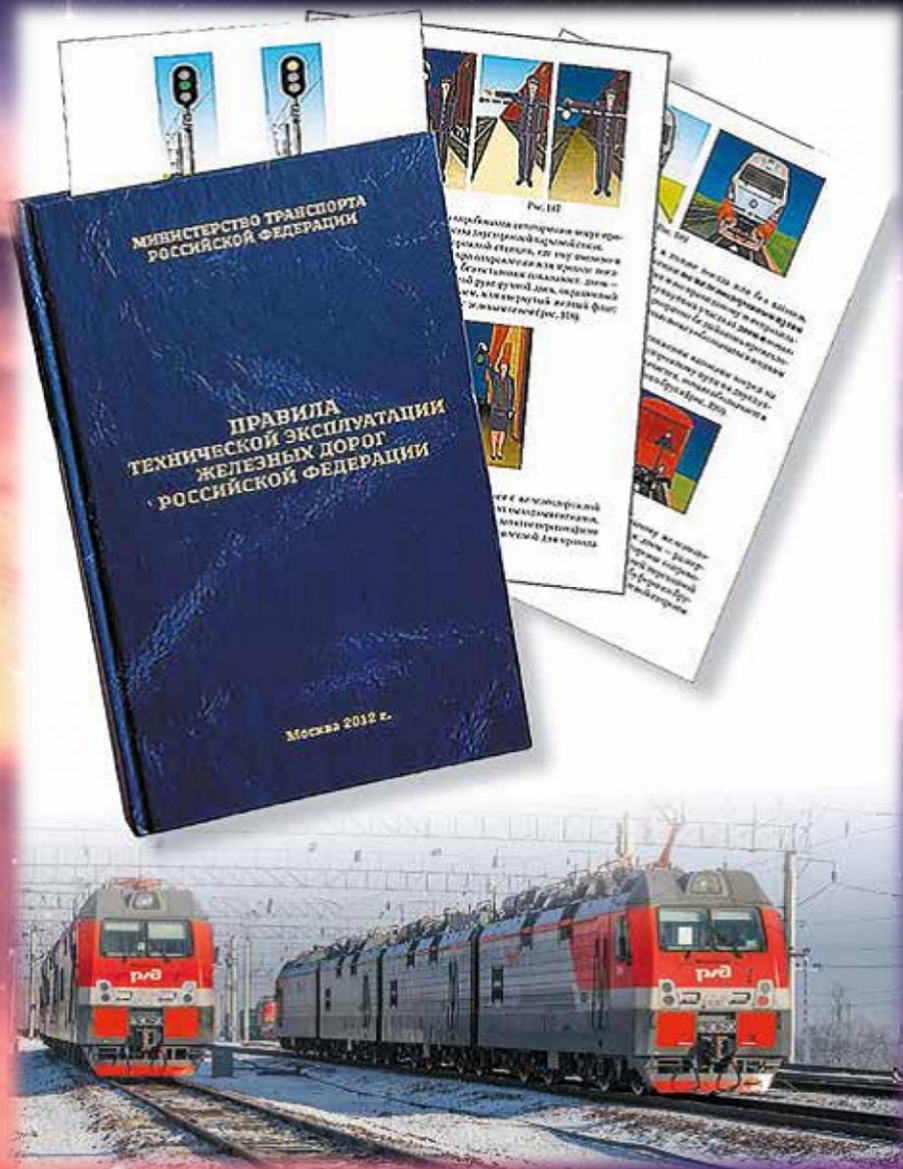


- Папа, папа, что ты постоянно читаешь? Неужели, тебе не бывает скучно читать одно и то же?

Сын запрыгнул на колени к отцу и случайно нажал на планшете на ссылку и тут же появилась голограмма человека в сигнальном жилете с красным светодиодным бластером, которым он вращал по кругу.

- Это электронная книга ПТЭ, Максим, в ней собраны все правила с далеееееких времен. Она постоянно изменяется и дополняется. Ведь нет предела совершенству. Сейчас в ней собраны ссылки и ей очень удобно пользоваться, а несколько лет назад, она была бумажной.

- Бумажной?! Вот прям бумажной?! Максим заносился по комнате.



- Да. И приходилось дополнять ее другими распоряжениями. А сейчас всё в одном абсолютно доступном документе.
- Значит, эта самая ПТЭ была огромной и тяжелой?!
- ХМ... Были. ПТЭ - это правила технической эксплуатации.
- А как они стали электронными и почему они меняются?!
- Это долгая история. Пора спать.
- Я хочу, хочу узнать, как ПТЭ стала, стали другими. Ну пожалуйста...

Требуется  
помощь!

ПТЭ

- Хорошо))) Было это в далеком 2020 году. В этот год все пошло не так. Планету охватил вирус, которого никто не ждал. И наша команда (Да, да, я был в составе команды и вошел в историю по совершенствованию ПТЭ). **КАНТ и КО** путешествовала по просторам Галактики на своих шатлах-поездах, наслаждаясь красотами звезд и, вдруг, мы получили **SOS** - сигнал из соседней Галактики. Это была просьба о помощи с Галактики «ПТЭ»...



**ИСИ**

Требуется 5  
изменений!



**ИДП**

Требуется 4  
изменения!



**ПТЭ**

Требуется  
16  
изменений!

*Мы никогда не оставались в стороне и всегда помогали. Поэтому, мы сразу же помчались туда!!!*

*Высадившись на планету «ИДП», мы увидели, что у них в Инструкции не достаает некоторой информации. А некоторые пункты необходимо дополнить. Поэтому у них такая неразбериха. Мы помогли жителям «ИДП» и составили протокол посещения (так как нельзя вмешиваться в жизнь планеты без протокола).*



## ... протокол с планеты «ИДП»



1) Приложение № 17  
к ИДП п. 9:

- отсутствует понятие  
очень сильного  
(штормового)  
ветра.

Решение:

- предлагается  
обозначить  
скорость очень  
сильного  
(штормового)  
ветра.



2) Приложение № 7 к ИДП п. 20 звучит следующим образом: После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки и отпускаются ручные тормоза.

Предлагается следующая редакция:

После прицепки локомотива и зарядки тормозной воздушной магистрали до установленного давления производится сокращенное опробование автотормозов, а затем работниками локомотивной бригады или главным кондуктором отпускаются ручные тормоза и извлекаются из-под колес вагонов тормозные башмаки.



АЛФАВИТНЫЙ УКАЗАТЕЛЬ ОПАСНЫХ ГРУЗОВ, ДОПУЩЕННЫХ К ПЕРЕВОЗКЕ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ  
(кроме грузов 1 и 7 классов опасности)

Номер ООН	Наименование груза	Номер аварийной упаковки	Классификационный номер	Классификационный код	Код опасности	Раз нагнет, тип клапана	Вид отправки	Номер знака опасности	Штемпели и наклейки	Специальные графические знаки на цистерне	Требования к цистерне (зарезервировано)		
											Код	Специальные положения	Специальные условия
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
3295	Абсорбент (компонент дизельных топлив) газомондектный												

3) Приложение №11 к ИДП раздела 1 п. 7 звучит в следующем образом: Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число вагонов прикрытия, например, 3/0-0-3-1, где: первая цифра - число вагонов прикрытия от ведущего локомотива в поездах (числитель – от паровоза на твердом топливе, знаменатель - от паровоза на нефтяном топливе, электровоза или тепловоза); вторая цифра - от хвоста поезда с учетом последнего вагона, в том числе при подталкивании; (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57) третья цифра - от вагонов с людьми в поездах; четвертая цифра - от паровоза на твердом топливе, тепловоза (паровоза) при маневрах и при подаче (уборке) вагонов с ВМ на подъездные железнодорожные пути; знак "0" (ноль) означает, что прикрытия не требуется.

Предлагается следующая редакция в соответствии с требованиями примечания к приложению 2 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам «Алфавитный указатель опасных грузов, допущенных к перевозке железнодорожным транспортном»: Нормы прикрытия в поездах и при маневрах указываются в перевозочных документах нанесением специального штемпеля, где цифрами обозначается минимальное число вагонов прикрытия, например, 3-0-3, где: первая цифра – число вагонов прикрытия от ведущего локомотива в поездах; вторая цифра –подталкивающего локомотива в поездах; третья цифра – от вагонов с людьми в поездах; знак "0" (ноль) означает, что прикрытия не требуется.



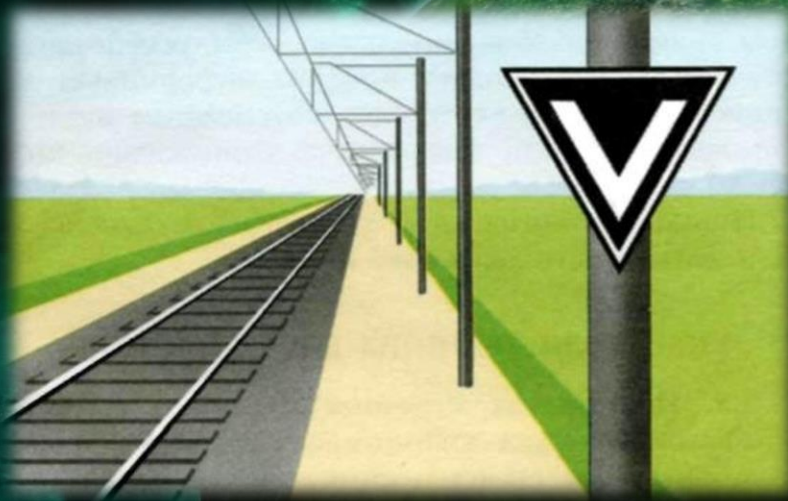
4) Приложение № 18 к ИДП пункт 6 абзац 2 звучит следующим образом: Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится грузоотправителями в соответствии с требованиями, предусмотренными в технических условиях (инструкциях), разрабатываемых для соответствующего специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортными данными. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в грузовых документах.

Предлагается следующая редакция: Подготовка специального железнодорожного подвижного состава к следованию в нерабочем состоянии производится грузоотправителями в соответствии с требованиями, предусмотренными в технических условиях (инструкциях) заводов-изготовителей или перевозчика, разрабатываемых для соответствующего специального железнодорожного подвижного состава или в соответствии с его паспортными данными. О приведении специального железнодорожного подвижного состава в транспортное положение отправителем должна быть сделана отметка в грузовых документах.

The image features a large, green-tinted Earth as the central focus, set against a dark space background with glowing green lines and patterns. The text 'SOS!!!' is prominently displayed in red with a white outline. Below it, a Russian message is written in white, slanted text.

**SOS!!!**

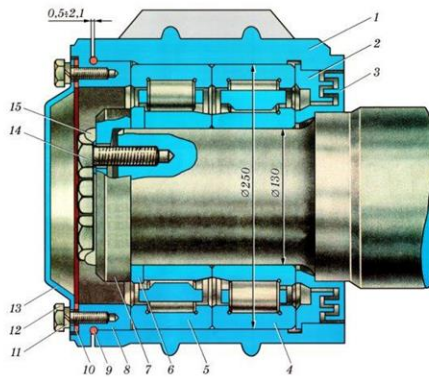
*Стоило нам только сесть в свой шатл, как  
пришел сигнал с зеленой планеты. Там  
случилась авария!!!*



## БУКСОВЫЙ УЗЕЛ ГРУЗОВОГО ВАГОНА

с торцевым креплением подшипников тарельчатой шайбой

- 1 – корпус буксы;
- 2 – отъемный лабиринт корпуса буксы;
- 3 – лабиринтное кольцо;
- 4 – задний подшипник;
- 5 – передний подшипник;
- 6 – упорное кольцо подшипника;
- 7 – торцевая шайба;
- 8 – крепительная крышка;
- 9 – кольцо уплотнительное;
- 10 – прокладка;
- 11 – пружинная шайба;
- 12 – болт M12•1,75;
- 13 – смотровая крышка;
- 14 – болт M20•2,5 крепления тарельчатой шайбы;
- 15 – стопорная шайба для фиксации болтов тарельчатой шайбы



Буксовый узел современного отечественного вагона – это буксовый узел с цилиндрическими роликовыми подшипниками на горячей посадке, которым оснащаются все типы грузовых вагонов

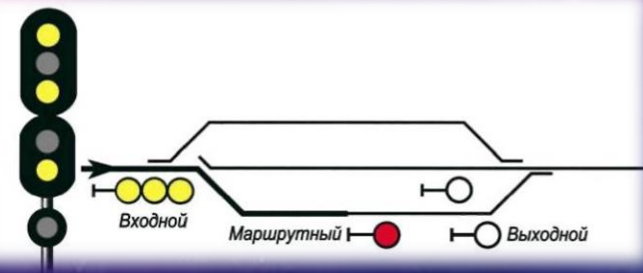
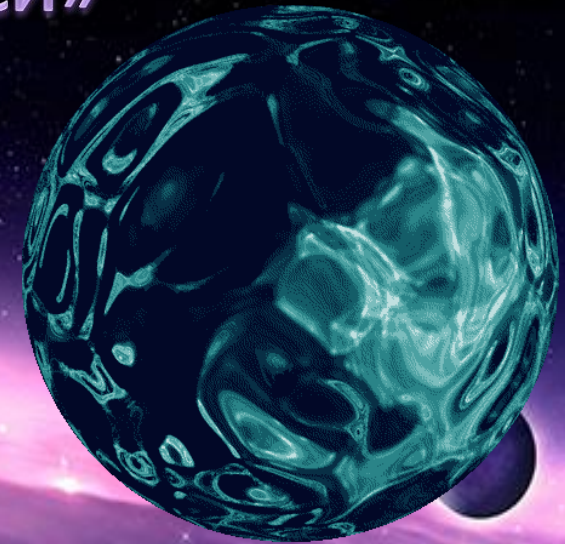
- *При проследовании средств автоматического контроля технического состояния железнодорожного подвижного состава на сигнальном указателе появились светящиеся полосы на сигнальном указателе. Но ДСП НЕ УВИДЕЛ НЕОБХОДИМОСТИ останавливать поезд и отправил со станции на перегон. А там развал буксового узла! (чтоб тебе было понятно, это, как если бы у твоего любимого грузовика отвалилось колесо). Ух, ну и неразбериха там началась! Главное, без жертв обошлось. Пришлось нам и тут провести диагностику. Как итог, нашлось еще парочка странной информации, с которой нам пришлось разобраться.*

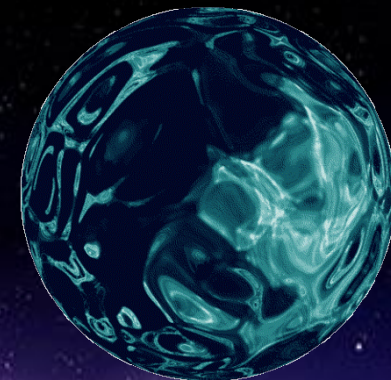
## ...протокол с планеты «ИСИ»

- 1) Раздел 3, п.10.6 последний абзац изложен в следующей редакции: На отдельных железнодорожных станциях в случаях предусмотренном п.66 приложения №6 ПТЭ на входных и маршрутных светофорах может применяться сигнал: три желтых огня- разрешается локомотиву, моторвагонному поезду, мотовозу, дрезине следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования- не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, до маршрутного светофора с красным огнем.

### Предлагается следующая редакция:

...может применяться сигнал: три желтых огня- разрешается локомотиву, моторвагонному поезду, мотовозу, дрезине следовать на свободный участок железнодорожного пути с особой осторожностью и со скоростью на железнодорожных путях общего пользования- не более 20 км/ч от начала пути приема, а на железнодорожных путях необщего пользования - не более 15 км/ч, до маршрутного светофора с красным огнем. При этом в п.66 приложения №6 ПТЭ данный порядок утверждается владельцем инфраструктуры.

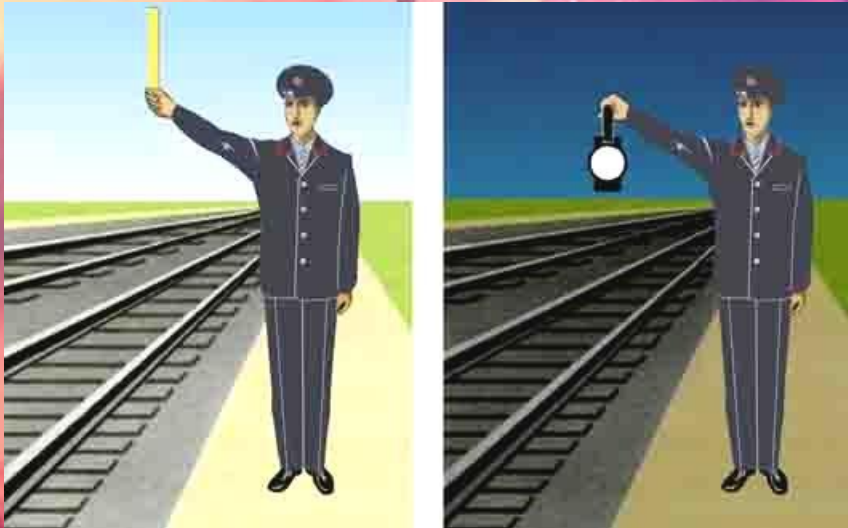
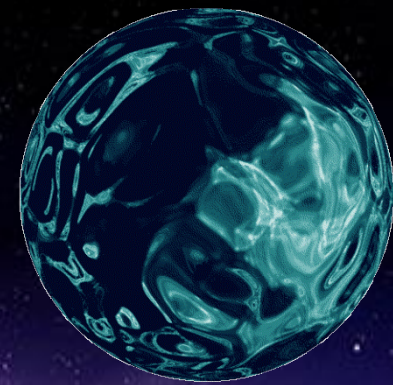




2) Раздел 3, п. 29,  
рисунок 56:

- на рисунке представлен электровоз, при этом на участке нет контактной сети;

Предлагается решение:  
локомотив должен  
соответствовать виду  
тяги согласно рисунка.



### 3) Разделы 4 – 8:

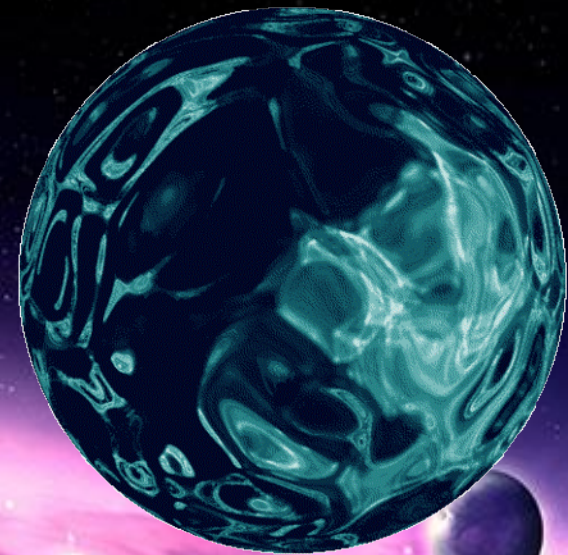
- на рисунках работники на железнодорожных путях находятся без сигнальных жилетов, работники не различаются (дежурный по станции, сигналист, обходчик пути и т.д.);

Предлагается решение:

*изменить рисунки.*

4) Раздел 4, п. 45, последний абзац изложен в следующей редакции: Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива должен подавать сигнал общей тревоги; ночью и днем при плохой видимости включить прожектор.

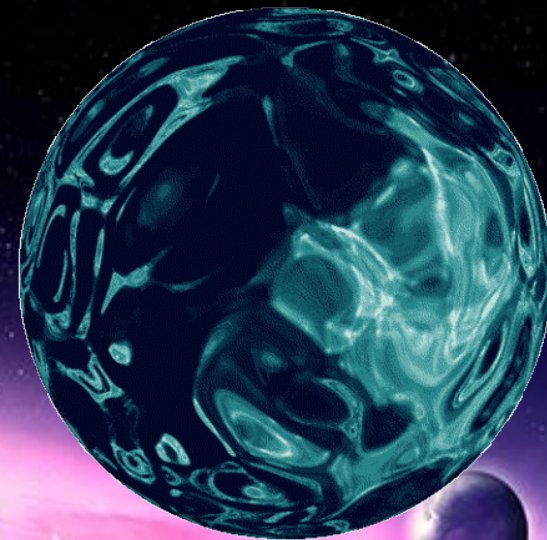
Предлагается следующая редакция: *Если помощь остановившемуся поезду оказывается с головы, ограждение поезда производится помощником машиниста, по указанию машиниста, укладкой петард на расстоянии 800 м от головы поезда,* машинист ведущего локомотива при приближении восстановительного или пожарного поезда или вспомогательного локомотива должен подавать сигнал общей тревоги; ночью и днем при плохой видимости включить прожектор.



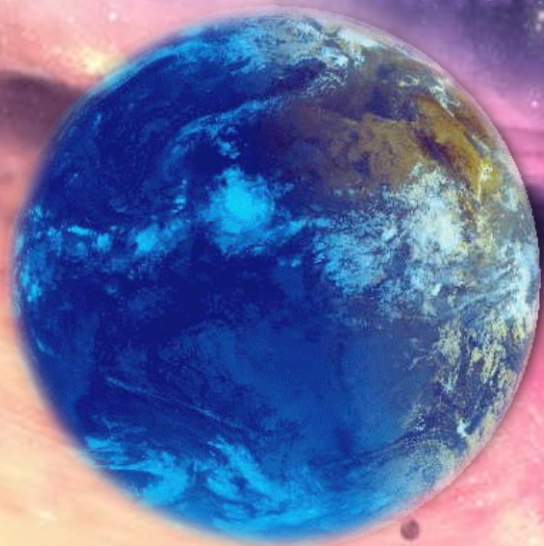


5) Раздел 6, п. 64, последний абзац звучит в следующей редакции: Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной) при этом принимает дополнительные меры, обеспечивающие безопасный пропуск поездов: информирует машинистов поездов, следующих по смежным железнодорожным путям и при необходимости задерживает отправление поездов с железнодорожной станции.

Предлагается следующая редакция: Дежурный по железнодорожной станции (диспетчер поездной) при этом принимает дополнительные меры, обеспечивающие безопасный пропуск поездов: информирует машинистов поездов, следующих по смежным железнодорожным путям и задерживает отправление поездов с железнодорожной станции.



# ...последней станцией назначения стала планета «ПТЭ», протокол:



## 1) Раздел 2 «Основные определения» дополнить определениями:

- «гарантийный расстояние коммерческого осмотра» – *среднее расстояние перевозки, на котором не наступает расстройство погрузки в пути следования;*
- «сигналист» - *это работник для ограждения места производства работ;*
- «габаритные ворота» – *устройство для проверки соответствия внешних границ погруженного на открытый подвижной состав груза габариту погрузки или соответствия размеров (высоты, ширины) перевозимого через переезд груза высоте контактного провода;*

*Определение «Локомотив» изложить в следующей редакции: **тяговый** железнодорожный подвижной состав, предназначенный для обеспечения передвижения по железнодорожным путям поездов или отдельных вагонов;*



2) Раздел 4 «Организация функционирования сооружений и устройств железнодорожного транспорта» п. 21, второй абзац звучит в следующей редакции: Для проверки правильности размещения грузов на открытом железнодорожном подвижном составе в местах массовой погрузки (на железнодорожных путях общего и необщего пользования, в морских и речных портах, на железнодорожной станции перегрузки) устанавливаются габаритные ворота.

Предлагается конкретизировать параметры массовой погрузки, при которых требуется установка габаритных ворот, определить ГОСТом требования к габаритным воротам: Для проверки правильности размещения грузов на открытом железнодорожном подвижном составе в местах массовой погрузки (при ежемесячной и системной погрузке 2 и более вагонов) (на железнодорожных путях общего и необщего пользования, в морских и речных портах, на железнодорожной станции перегрузки) устанавливаются габаритные ворота, отвечающие требованиям ГОСТов, технических условий.



3) Раздел 3, п. 11, последний абзац звучит в следующей редакции: Право на управление подвижными единицами подтверждается свидетельством (Приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. № 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 № 1428) с изменениями, внесенными Приказом МПС России от 16 июня 1998 г. № 12Ц (зарегистрирован Минюстом России 23 июля 1998 г., регистрационный № 1566)).

Решение: приказ МПС России от 11 ноября 1997 г. № 23Ц - Отменен с 23 января 2020 г. приказом Минтранса России № 273 от 22.08.2019 г. Требуется заменить (исключить).



4) Приложение № 3 к ПТЭ п. 28 звучит следующим образом: Устройства электрической централизации не должны допускать: открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь; перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом; открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки не поставлены в надлежащее положение;

Предлагается следующая редакция: Устройства электрической централизации не должны допускать: открытия входного светофора при маршруте, установленном на занятый железнодорожный путь; перевода стрелки под железнодорожным подвижным составом; открытия светофоров, соответствующих данному маршруту, если стрелки, устройства для предупреждения самопроизвольного выхода железнодорожного подвижного состава на маршруты следования поездов, не поставлены в надлежащее положение;



5) Приложение № 5 к ПТЭ п.32

предлагается дополнить следующим: Работники пунктов коммерческого осмотра поездов и вагонов, поста коммерческой безопасности, поста коммерческой диагностики должны своевременно в соответствии с технологическим процессом и графиком движения поездов производить коммерческий осмотр поездов и вагонов, обеспечивающий проследование вагонов в коммерчески исправном состоянии в составе поезда в пределах гарантийного расстояния коммерческого осмотра. Гарантийные участки коммерческого осмотра для грузовых поездов на инфраструктуре устанавливаются владельцем инфраструктуры.



б) Приложение №6 к ПТЭ, п.14 изложен в следующей редакции:

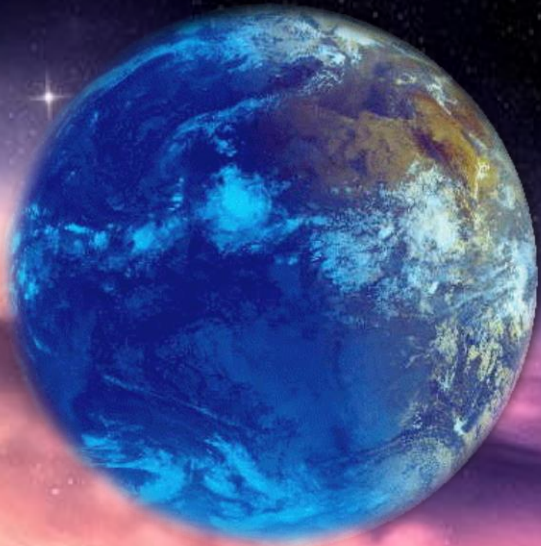
Стрелки, расположенные на главных и приемо-отправочных железнодорожных путях, а также охранные должны находиться в нормальном положении.

Нормальным положением для стрелок является:  
входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий — направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути;

входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций двухпутных линий — направление по соответствующим главным железнодорожным путям;  
всех остальных на главных железнодорожных путях перегонов и железнодорожных станций, за исключением стрелок, ведущих в предохранительные и улавливающие тупики, — направление по соответствующим главным железнодорожным путям;

ведущих в предохранительные и улавливающие тупики — направление в эти тупики;

Предлагается следующая редакция: ... входных на главных железнодорожных путях железнодорожных станций однопутных линий - направление с каждого конца железнодорожной станции на разные железнодорожные пути для станций с ключевой зависимостью; т.к. стрелки ЭЦ имеют контроль положения и могут быть переведены с поста ЭЦ. Этот же пункт не требует возвращение стрелок в нормальное положение после использования их в маршруте на станциях с ЭЦ. Т.е. это требование устарело и не имеет смысла.



7) Приложения № 6 к ПТЭ п.79, первый абзац изложен в следующей редакции: Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции лично или через одного из работников локомотивной бригады этого поезда, дежурного по парку железнодорожной станции, оператора, дежурного стрелочного поста, сигналиста или кондуктора главных грузовых поездов (составителя поездов).

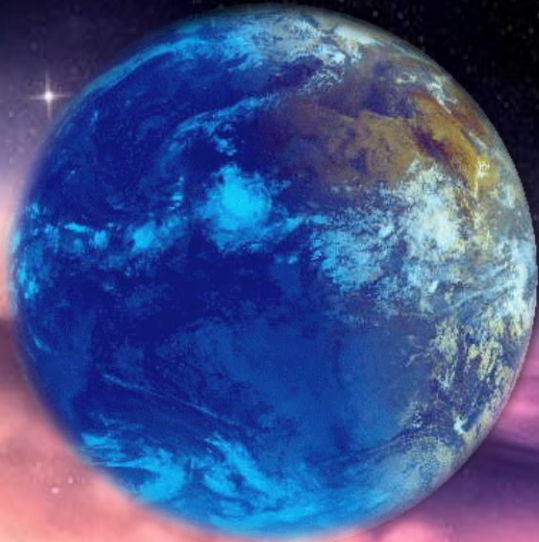
Предлагается следующая редакция: Разрешение на занятие перегона там, где нет выходных сигналов, а также в случаях отправления поезда при запрещающем показании выходного сигнала вручается машинисту поезда дежурным по железнодорожной станции лично или через одного из работников указанных ТРА станции или инструкции по обслуживанию и организации движения поездов на железнодорожном пути необщего пользования.





8) В Приложении № 6 к ПТЭ п. 52 отсутствует понятие «технологическое опробование автотормозов».

Также предлагается в этот пункт добавить следующее: Полное опробование автотормозов в поездах с проверкой состояния тормозной магистрали и действия тормозов у всех вагонов производится: на железнодорожных станциях формирования перед отправлением поезда; после смены локомотива; на железнодорожных станциях, разделяющих смежные гарантийные участки следования грузовых поездов, при техническом обслуживании состава без смены локомотива; перед выдачей моторвагонного поезда из депо или после отстоя его без бригады на железнодорожной станции; (в ред. Приказа Минтранса России от 30.03.2015 N 57); перед отправлением поезда с промежуточной станции после его стоянки без локомотивной бригады.



9) Приложение № 6 к ПТЭ п. 97 изложен в следующей редакции: После прицепки локомотива к составу поезда (специального самоходного подвижного состава к составу хозяйственного поезда) машинист обязан:

...

получить справку об обеспечении поезда тормозами, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;...

Предлагается изложить в следующей редакции:

...

получить справку об обеспечении поезда тормозами формы ВУ-45, сверить указанный в ней номер хвостового вагона с натурным листом и убедиться в соответствии тормозного нажатия в поезде установленным нормам;

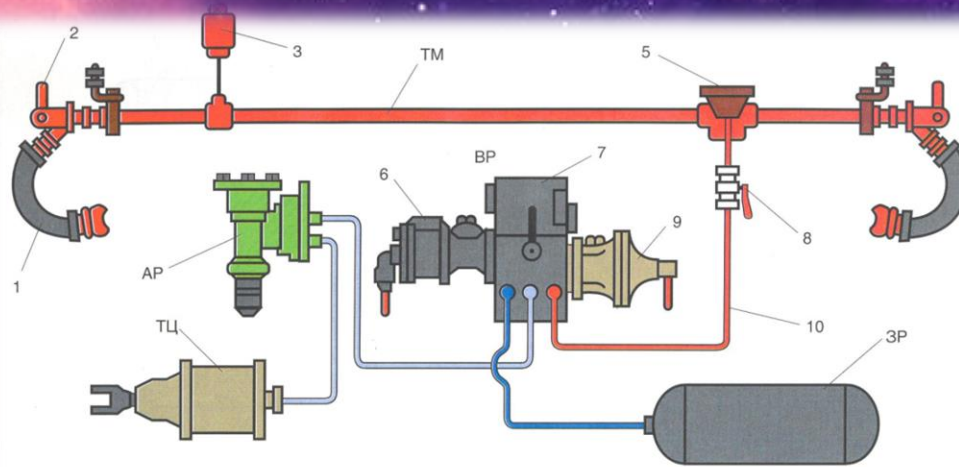
Тормозное нажатие на ось, тс	Количество осей	Нажатие колодок (накладок), тс	Другие данные
1,25			
3,0			
3,5			
4,5			
5,0			
5,5			
6,0			
6,5			
7,0			
7,5			
8,0			
8,5			
9,0			
10,0			ТЦПВ
11,0			ВСТР
11,5			
12,0			ДПВ
13,0			
14,0			ВО2ХВ
15,0			
16,0			
18,0			
19,0			
21,0			
Всего			

Наличие ручных тормозных осей \_\_\_\_\_  
Плотность тормозной сети поезда при ПТВ положениях управляющего органа крана машиниста \_\_\_\_\_  
Напряжение в хвосте поезда ЭПТ \_\_\_\_\_  
Хвостовой вагон № \_\_\_\_\_  
Подпись \_\_\_\_\_ Фамилия \_\_\_\_\_

10) Приложение № 6 к ПТЭ п. 99 изложен в следующей редакции: При ведении поезда машинист должен: иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре и в магистрали ниже установленных норм;

...

Предлагается изложить в следующей редакции: При ведении поезда машинист должен: иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию, проверять их в пути следования, не допускать падения давления в главном резервуаре, в питательной и тормозной магистрали ниже установленных норм;...





11) Приложение 10 к ПТЭ, п. 17: ... при заполнении подпункта 1.7.4. Образца 1 (подпункта 4.4. Образца 2) в графе 5 указываются должности работников железнодорожной станции, которые допускаются для перевода нецентрализованных стрелок, в графе 6 указываются должности работников железнодорожной станции, которые осуществляют техническое обслуживание и очистку стрелок.

Предлагается следующая редакция: ... при заполнении подпункта 1.7.4. Образца 1 (подпункта 4.4. Образца 2) в графе 5 указываются должности работников, которые допускаются для перевода нецентрализованных стрелок, в графе 6 указываются должности работников, которые осуществляют техническое обслуживание и очистку стрелок. Предлагается исключить слова «железнодорожной станции», так как к переводу нецентрализованных стрелок могут быть допущены работники сторонних организаций, осуществляющих свою деятельность в границах железнодорожной станции, а техническое обслуживание и очистку стрелок осуществляют, как правило, работники инфраструктуры.



*И помчали на викторину №9, посвященную ПТЭ. Так как и так уже опаздывали...*

*По пути, мы встретили заброшенную планету, когда-то давно, на ней произошла катастрофа и она перестала функционировать, а все потому, что им вовремя не доставили ПТЭ и они не знали правил.*



# IX Общесетевая Викторина

на знание Правил технической эксплуатации  
железных дорог РФ



ОНЛАЙН ФОРМАТ

- *Узнав эту печальную историю, мы поняли, что пора издать электронный формат этой замечательной инструкции...*
- *И вот на этой Викторине в 2020 году был разработан новый вид правил. Из бумажного в электронный с кликабельными ссылками и прямыми переходами.*



Knowledge &  
Development  
management

- Папа, как здорово! Я тоже хочу совершенствовать ПТЭ, быть частью команды КАНТ и КО и нести безопасность!
- Вырастешь, обязательно станешь частью этой команды. А теперь спи... Сладких снов.
- Спокойной ночи.... ПАПА!!!!!!
- Что?
- А вы победили на этой самой Викторине?!
- А об этом я расскажу в следующий раз))))))

