



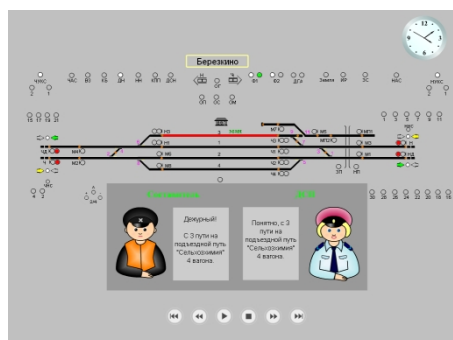
**МУЛЬТИМЕДИЙНЫЕ ОБУЧАЮЩИЕ
ПРОГРАММЫ ПО ДЕЙСТВИЮ ОПЕРАТИВНЫХ
РАБОТНИКОВ ХОЗЯЙСТВА ПЕРЕВОЗОК В
НЕСТАНДАРТНЫХ СИТУАЦИЯХ.**

Санкт-Петербург

2008 г

ЦЕЛЬ:

1. Выявить причины, которые могут привести к взрезу стрелочного перевода.
2. Изучить порядок действий работников по устранению неисправности «Взрез стрелочного перевода».



Для создания обстановки более, приближённой к реальной все события происходят на фоне пульт-табло станции, на котором смоделирована работа устройств СЦБ станции. Для имитации переговоров между дежурным по станции, поездным диспетчером и машинистами поездов используются мультимедийные персонажи. Для обучения правильному ведению журнала «Осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46, в момент производства записей в журнал, появляется страница, на которой отображаются записи.

Порядок действий работников и производимые записи в журнале формы ДУ-46 продублированы закадровым текстом.

Визуализация стрелочного перевода

Число и месяц	Число и минута	Указаниями работника смотела и испытал, а также обученными наисправностями и подчиненными	Когда исполнен соответствующий работе	Когда соответствующий работе работник установил подчиненный	Когда обученными наисправностями и подчиненными установили, раскрасили объект в установленный
1	2		3	4	5
12.08	4:10	Сотрудник 1-го цехового механического участка подал ДП1 Сигарова	12.08	4:10 ДП1 Сигарова Васильев Трунов	12.08

Часть 1 Возникновение нестандартной ситуации.

В нестандартной ситуации рассматривается случай, когда дежурный по станции, составитель поездов и машинист маневрового локомотива при исправных устройствах СЦБ из-за допущенных ими нарушений действующих инструкций при производстве маневровой работы, допустили взрез стрелочного перевода.

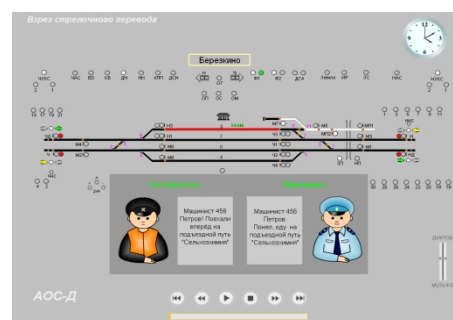
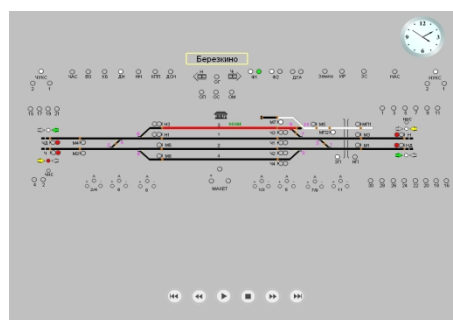
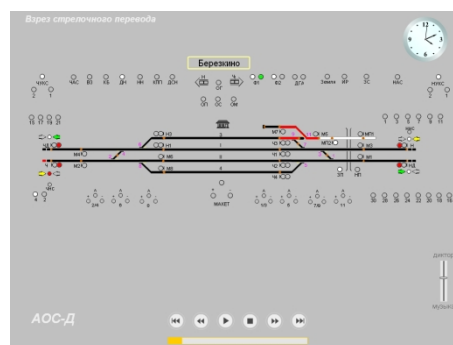
Необходимо обратить внимание на следующие ошибки работников:

Дежурный по станции:

- После получения от составителя поездов запроса о приготовлении маневрового маршрута с 3 пути станции на подъездной путь, ошибочно приготовил маршрут из тупика.
- В нарушение пункта 1.16 «Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ» ЦШ-530 от 31.12.1997г. при взрезе стрелки не прекратил движение по этому стрелочному переводу.

Составитель поездов:

- Из-за расположения станции в кривой воспринял разрешающее показание маневрового светофора М7 и дал команду машинисту маневрового локомотива на движение вагонами вперёд.
- В нарушение требований пунктов 11.20 и 11.25 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД-790 от 16.10.2000г. не следил за правильной подготовкой стрелок для маневровых передвижений.
- В нарушение требований приложения №3 распоряжения «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте общего пользования» №876р от 26.09.2003г. после открытия маневрового светофора не сообщил машинисту локомотива литер светофора горящего белым огнём, а также где будет находиться сам во время движения маневрового состава вагонами вперёд.



Машинист маневрового локомотива:

– В нарушение требования приложения №3 распоряжения «О регламенте переговоров при поездной и маневровой работе на железнодорожном транспорте общего пользования» №876р от 26.09.2003г., не потребовав от составителя назвать литер открытого маневрового светофора, привёл локомотив в движение.

Часть 2: Устранение неисправности.

В нестандартной ситуации подробно освещены следующие вопросы:

- [illegible]

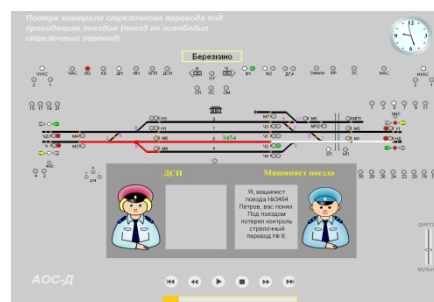
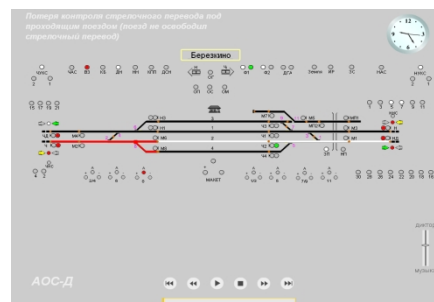
Число и месяц	Часы и минуты	Исполнение, результаты осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений	Когда и в каких соответствующих рабочих дистанциях			Когда соответствующий работник дистанции прибыл для устранения неисправностей и повреждений			Когда обнаружены неисправности и повреждения, устранены, расписка об их устранении			
			Месяц, число	Часы и минуты	Способ и место (наименование, по которому или записки)	Месяц и место	Часы и минуты	Расписка прибылого работника дистанции в устранении	Месяц и место	Часы и минуты	Описание приема, устранения неисправности и оказания помощи при вызове работника, устранения повреждения, и, если возможно, по месту установления дальнейшего наблюдения	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
12.06	4-10	Стрела № 11 после прохода на мостовую опора поперек контроля положения. ДСП Сергеева	12.06	4-10	ШН Иванов, ПДБ Васильев по тел.	12.06	4-15	ШН Иванов ПДБ Васильев	12.06	4-30	Стрела № 11 поперек контроля и оказания помощи при вызове работника, устранения повреждения, и, если возможно, по месту установления дальнейшего наблюдения.	
12.06	4-35	Стрела № 11 выслана из централизации без сохранения посылочного сигнала. Перевод стрелы с пульта управления и контроль положения исполнены ШН Иванов							12.06	6-45	Электропривод, работа и контрольная тяга на стреле № 11 заменены. Действие стрелы проверено, работ исправно. При переводе стрелочной рукоятки стрела переводится в соответствующее положение. Контроль на пульт соответствует положению стрелы, при заказе шпала толщиной 4 мм стрела № 11 не заводится, контроль положения не имеет, при расхождении контрольных контактов автоперевключатель стрела № 1 в контроль положения не имеет, при выключенном блок-контакте не переводится. Стрела № 11 выслана в ЗЦ, ШН Иванов	
12.06	4-38	Две устные неисправности, замены мостовых тяги и замены левого остряка движением по стреле № 11 завершены ПД Путова										
	4-40	ДСП Сергеева										
12.06	5-15	Снята пломба с хребта № 2. Крюльков сообщил Романову для выполнения крюльевой заслонки и перевода стрелы № 11. ДСП Сергеева										
										12.06	6-30	Неисправность на стреле № 11 устранена, мостовая тяга и левый остряк заменены. Движение по стреле № 11 отпробовано. ПД Путова ДСП Сергеева

ПОТЕРЯ КОНТРОЛЯ ПОЛОЖЕНИЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО СТРЕЛОЧНОГО ПЕРЕВОДА ПОД ПРОХОДЯЩИМ ПОЕЗДОМ (ПОЕЗД НЕ ОСВОБОДИЛ СТРЕЛОЧНЫЙ ПЕРЕВОД)

ТЕМА: Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода под проходящим поездом (поезд не освободил стрелочный перевод).

ЦЕЛЬ:

1. Обучить работников службы перевозок порядку действий, направленному на предотвращение схода подвижного состава.
2. Изучить порядок действий работников по освобождению централизованного стрелочного перевода, не имеющего контроля положения от подвижного состава, остановленного на нём.
3. Изучить порядок действий работников по устранению неисправности «Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода».



ОПИСАНИЕ:

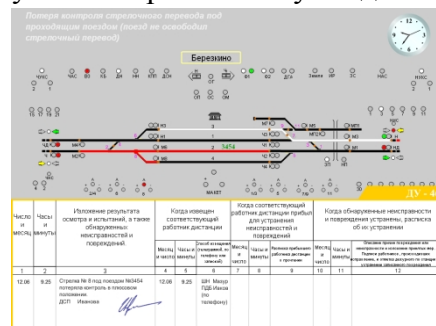
В нормативных документах полностью не раскрыт порядок действий работников в случае остановки поезда (маневрового состава) на централизованном стрелочном переводе, потерявшем контроль положения на пульте управления.

В пункте 13.8 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД-790 от 16.10.2000г. записано: «В случае потери контроля положения централизованной стрелки на пульте управления под проходящим поездом (маневровым составом), дежурный по станции (оператор поста централизации) принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этой стрелке». Дальнейшие действия работников не описаны.

В данной программе предложен порядок действий работников, в случае потери контроля положения централизованного стрелочного перевода под проходящим поездом (поезд не освободил стрелочный перевод).

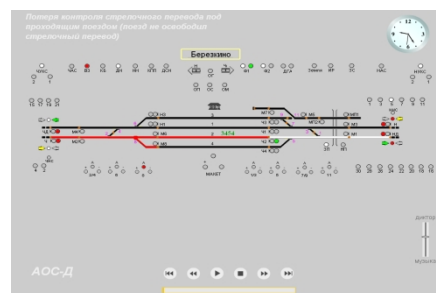
Для создания обстановки более, приближённой к реальной, все события происходят на фоне пульт-табло станции, на котором смоделирована работа устройств СЦБ станции. Для имитации переговоров между дежурным по станции, поездным диспетчером и машинистами поездов используются мультимедийные персонажи. Для обучения правильному ведению журнала «Осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46, в момент производства записей в журнал появляется страница, на которой отображаются записи.

Порядок действий работников и производимые записи в журнале формы ДУ-46 продублированы закадровым текстом.



Часть 1 Возникновение нестандартной ситуации.

В нестандартной ситуации рассматривается случай, когда при следовании по станции ходом поезда №3454 противошёрстный централизованный стрелочный перевод под данным поездом теряет контроль положения.



Часть 2 Порядок действий по освобождению централизованного стрелочного перевода от подвижного состава.

Необходимо обратить внимание работников на следующее:

1. Индикацию на пуль-табло (световую и звуковую) при возникновении неисправности : «Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода».

2. Что в соответствии с пунктом 13.8 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД-790 от 16.10.2000г., при потере контроля централизованного стрелочного перевода на пульте управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по станции (оператор



поста централизации) принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этой стрелке.

3. Записи, которые производятся в журнале формы ДУ-46 при возникновении данной ситуации.

4. Должности работников, которым сообщается о возникновении данной неисправности.

5. Не разрешается в соответствии с «Правилами по охране труда в хозяйстве перевозок федерального железнодорожного транспорта» ПОТ РО-32-ЦД-855-01 от 20.09.2001г. и «Правилами по охране труда при содержании и ремонте железнодорожного пути и сооружений» ПОТ РО-32-ЦП-652-99 от 24.02.1999г., залезать под вагоны для запираания стрелки на закладку и навесной замок после выключения блок-контакта.

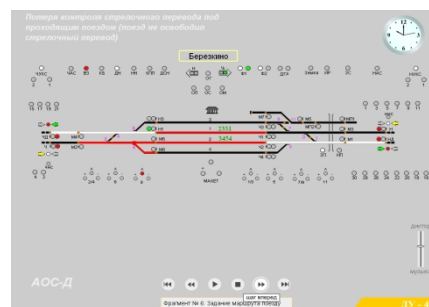
6. Перед освобождением от подвижного состава централизованного стрелочного перевода, не имеющего контроля положения, дежурный по станции должен дать команду работнику службы пути закрепить острия стрелочного перевода (работник службы пути закрепляет острия с помощью типовой скобы, устанавливаемой под рельс, поэтому залезать под вагон не требуется). Работником службы перевозок в электроприводе должен быть выключен блок-контакт (опущена курбельная заслонка).

7. После закрепления остриев на типовую скобу, работник службы пути оформляет запись в журнале осмотра формы ДУ-46 или передаёт соответствующую телефонограмму дежурному по станции с последующей личной подписью в журнале формы ДУ-46.

8. Давать команду на движение по стрелочному переводу, потерявшему контроль положения под поездом, разрешается только после получения сообщения от работника службы перевозок о том, что стрелка закреплена в требуемом положении, курбельная заслонка опущена, стрелочные рукоятки установлены в положение, соответствующее положению стрелки в маршруте и на них навешаны красные колпачки.

9. Работник службы перевозок обязан после освобождения стрелочного перевода от подвижного состава запереть стрелку на закладку и навесной замок и сделать соответствующую запись в журнале формы ДУ-46.

10. Дежурный по станции для движения поездов должен максимально использовать маршруты, в которые не входит данная стрелка. Движение поездов по такому стрелочному переводу производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или



Потеря контроля стрелочного перевода под проходящим поездом (поезд не освободил стрелочный перевод) ДУ - 46												
Число и месяц	Часы и минуты	Изложение результата осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений.	Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий работник дистанции прибыл для устранения неисправностей и повреждений			Когда обнаруженные неисправности и повреждения устранены, расписка об их устранении			
			Месяц и число	Часы и минуты	Способ извещения (телеграммой, по телефону или запиской)	Месяц и число	Часы и минуты	Расписка прибывшего работника дистанции в прочтении	Месяц и число	Часы и минуты	Описание причин повреждения или неисправности и изложение принятых мер. Подпись работников, производивших устранение, и отметка дежурного по станции об устранении записанного повреждения	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	
12.06	9.25	Стрелка № 8 под поездом №3454 потеряла контроль в плюсовом положении. ДСП Иванова 	12.06	9.25	ШН Мазур ПДБ Ивков (по телефону)	12.06	9.35	ПДБ Ивков 		9.44	Стрелка № 8 проверена, следы взреза отсутствуют. Движение поездов по стрелке разрешается. ПДБ Ивков ДСП Иванова 	
12.06	9.36	Курбель №1 распломбирован и вручен ДС Васильевой для выключения курбельной заслонки и перевода стрелки №8. ДСП Иванова 										
12.06	9.58	Остряки стрелки № 8 закреплены по направлению 2 пути Курбельная заслонка выключена. ПДБ Ивков ДС Васильева (по телефону) ДСП Иванова 										

ПОТЕРЯ КОНТРОЛЯ ПОЛОЖЕНИЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО СТРЕЛОЧНОГО ПЕРЕВОДА ПРИ ОТСУТСТВИИ ПОЕЗДОВ

ТЕМА: Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода при отсутствии поездов.

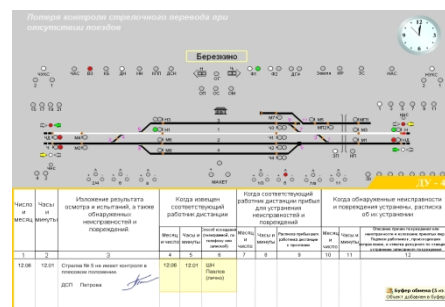
ЦЕЛЬ: Изучить порядок действий работников по устранению неисправности «Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода».

ОПИСАНИЕ:

Дежурный по станции обязан знать порядок действий при возникновении нестандартных ситуаций. Данная программа предназначена для обучения работников порядку действий от момента возникновения неисправности «потеря контроля централизованного стрелочного перевода при отсутствии поездов» до её устранения.

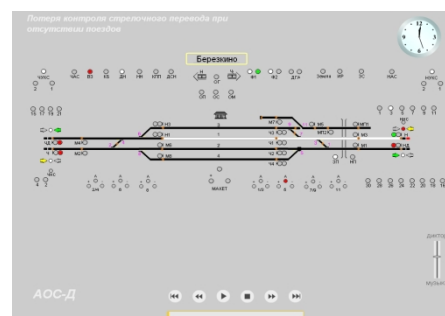
Для создания обстановки более, приближённой к реальной, все события происходят на фоне пульт-табло станции, на котором смоделирована работа устройств СЦБ станции. Для имитации переговоров между дежурным по станции, поездным диспетчером и машинистами поездов используются мультимедийные персонажи. Для обучения правильному ведению журнала «Осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46, в момент производства записей в журнал появляется страница, на которой отображаются записи.

Порядок действий работников и производимые записи в журнале формы ДУ-46 продублированы закадровым текстом.



Часть 1 Возникновение неисправности.

В нестандартной ситуации рассматривается случай потери контроля положения централизованной стрелки №5 при отсутствии поездов, электромеханик СЦБ находится на станции.



Часть 2 устранение неисправности.

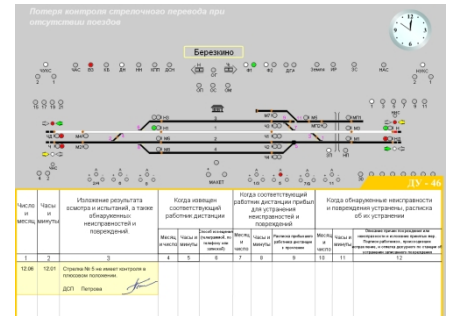
Необходимо обратить внимание работников на следующее:

1. Индикацию на пуль-табло (световую и звуковую) при возникновении неисправности «Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода» .

2. При возникновении неисправности дежурный по станции должен немедленно сделать запись в журнале формы ДУ-46 и сообщить о возникшей неисправности электромеханику СЦБ, поезвному диспетчеру, начальнику станции.

3. Дежурный по станции должен максимально использовать для движения поездов маршруты, в которые не входит неисправная стрелка.

4. При необходимости пропуска поезда по централизованному стрелочному переводу, не имеющему контроля положения, его исправность и правильность установки в маршруте должны быть проверены на месте (лично дежурным или другим работником , указанным в ТРА станции), на электроприводе должна быть опущена курбельная заслонка, стрелка замкнута на закладку и навесной замок (о чём в журнале формы ДУ-46 делается соответствующая запись), на стрелочной рукоятке установлен красный колпачок. Движение поездов по такому стрелочному переводу производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения его с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положении, контролируемом на пульте управления, поезда могут пропускаться при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.



В нестандартной ситуации подробно освещены следующие вопросы:

- индикация на табло при возникновении неисправности «Потеря контроля централизованного стрелочного перевода»;
- необходимые манипуляции ДСП на пуль-табло;
- взаимодействие ДСП с работниками других служб, принимающих участие в устранении неисправности;
- необходимые записи и отметки, производимые в журнале «Осмота путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46 работниками, участвующими в устранении неисправности;

- порядок действий работников, принимающих участие в ремонте неисправных устройств;
- ограничения в действиях работников до устранения неисправности.

Потеря контроля стрелочного перевода при отсутствии поездов



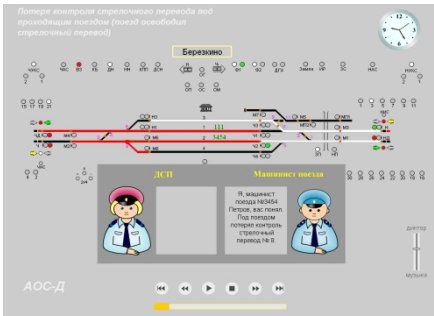
Число и месяц	Часы и минуты	Изложение результата осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений.	Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий работник дистанции прибыл для устранения неисправностей и повреждений			Когда обнаруженные неисправности и повреждения устранены, расписка об их устранении		
			Месяц и число	Часы и минуты	Способ извещения (телеграммой, по телефону или запиской)	Месяц и число	Часы и минуты	Расписка прибывшего работника дистанции в прочтении	Месяц и число	Часы и минуты	Описание причин повреждения или неисправности и изложение принятых мер. Подпись работников, произведших исправление, и отметка дежурного по станции об устранении записанного повреждения
12.06	12.01	Стрелка № 5 не имеет контроля в плюсовом положении. ДСП Петрова	12.06	12.01	ШН Павлов (лично)	12.06	12.06	ШН Павлов	12.06	12.20	Стрелка №5 не имела контроля в плюсовом положении из-за плохого контакта в автопереключателе. Неисправность устранена. Стрелка проверена, работает нормально. ШН Павлов
									12.20	ДСП Петрова	

ПОТЕРЯ КОНТРОЛЯ ПОЛОЖЕНИЯ ЦЕНТРАЛИЗОВАННОГО СТРЕЛОЧНОГО ПЕРЕВОДА ПОД ПРОХОДЯЩИМ ПОЕЗДОМ (ПОЕЗД ОСВОБОДИЛ СТРЕЛОЧНЫЙ ПЕРЕВОД)

ТЕМА: Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода под проходящим поездом (поезд освободил стрелочный перевод).

ЦЕЛЬ:

- 1. Обучить работников службы перевозок порядку действий, направленному на предотвращение схода подвижного состава.
- 2. Изучить порядок действий работников по устранению неисправности «Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода».



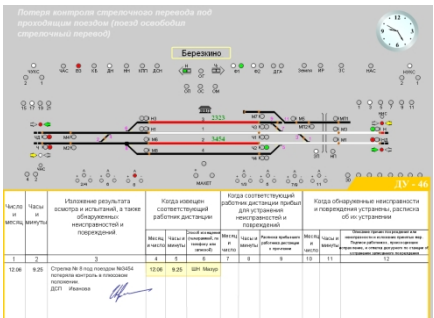
ОПИСАНИЕ:

В пункте 13.8 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД-790 записано «В случае потери контроля положения централизованной стрелки на пульте управления под проходящим поездом (маневровым составом) дежурный по станции (оператор поста централизации) принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этой стрелке». Дальнейшие действия работников не описаны.

В данной программе предложен порядок действий работников в случае потери контроля положения централизованного стрелочного перевода под проходящим поездом (поезд освободил стрелочный перевод).

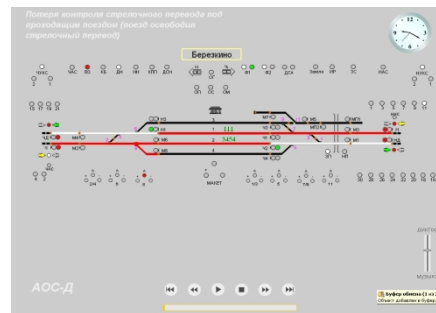
Для создания обстановки более, приближённой к реальной, все события происходят на фоне пульт-табло станции, на котором смоделирована работа устройств СЦБ станции. Для имитации переговоров между дежурным по станции, поездным диспетчером и машинистами поездов используются мультимедийные персонажи. Для обучения правильному ведению журнала «Осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46, в момент производства записей в журнал, появляется страница, на которой отображаются записи.

Порядок действий работников и производимые записи в журнале формы ДУ-46 продублированы закадровым текстом.



Часть 1 Возникновение нестандартной ситуации.

В нестандартной ситуации рассматривается случай, когда при следовании по станции ходом поезда №3454 противошёрстный централизованный стрелочный перевод теряет под ним контроль положения.

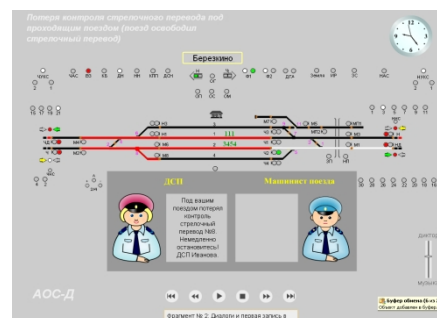


Часть 2 устранение неисправности.

Необходимо обратить внимание работников на следующее:

1. Индикацию на пуль-табло (световую и звуковую) при возникновении неисправности : «Потеря контроля положения централизованного стрелочного перевода».

2. Что в соответствии с пунктом 13.8 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД-790 от 16.10.2000г. , при потере контроля централизованного стрелочного перевода на пульте управления под проходящим поездом (маневровым составом), дежурный по станции (оператор поста централизации) принимает меры к остановке движущегося поезда (маневрового состава) по этой стрелке».



3. Записи, которые производятся в журнале формы ДУ-46 при возникновении данной ситуации.

4. Должности работников, которым сообщается о возникновении данной неисправности.

5. Работник службы перевозок на централизованном стрелочном переводе, не имеющем контроля положения, обязан опустить курбельную заслонку, закрыть стрелку на закладку и навесной замок, сделать соответствующую запись в журнале формы ДУ-46.

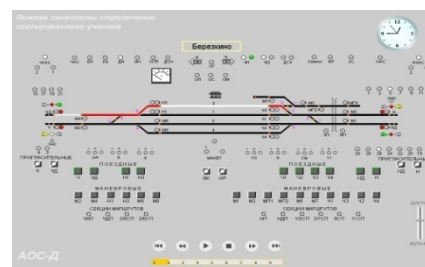
6. Дежурный по станции для движения поездов должен максимально использовать маршруты, в которые не входит данная стрелка. Движение поездов по такому стрелочному переводу производится при запрещающем показании светофора до устранения неисправности или выключения его с сохранением пользования сигналами. По маршрутам, в которые стрелка входит в положении, контролируемом на пульте управления, поезда могут пропускаться при разрешающих показаниях соответствующих светофоров.

используются мультимедийные персонажи. Для обучения правильному ведению журнала «Осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46, в момент производства записей в журнал, появляется страница, на которой отображаются записи.

Порядок действий работников и производимые записи в журнале формы ДУ-46 продублированы закадровым текстом.

Часть 1 Возникновение нестандартной ситуации.

После прибытия поезда на 3 путь станции дежурный по станции обнаружил, что осталась ложная занятость стрелочного изолированного участка 9 СП.



Часть 2 Порядок действий дежурного по станции по пропуску поездов при ложной занятости стрелочного изолированного участка.

Необходимо обратить внимание работников на следующее:

1. При возникновении ложной занятости стрелочного изолированного участка дежурный по станции обязан проверить, действительно ли свободен участок от подвижного состава, не является ли это следствием ухода вагонов, самовольного выезда подвижных единиц, схода подвижного состава.

2. Записи, которые делаются в журнале ДУ-46 при возникновении данной ситуации.

3. Кому сообщается о возникновении данной неисправности.

4. В соответствии с пунктом 1.13.2 «Инструкции по обеспечению безопасности движения поездов при производстве работ по техническому обслуживанию и ремонту устройств СЦБ» ЦШ-530 от 31.12.1997г., не ожидая прибытия на станцию электромеханика СЦБ, дежурный по станции, не прекращая пропуска поездов, должен проверить отсутствие замыкания рельсовой цепи посторонним предметом. Если после проверки причина ложной занятости будет установлена и устранена, дежурному по станции разрешается возобновить пользование устройствами. О причинах нарушения нормального действия устройств СЦБ и их устранении дежурный по станции должен сделать запись в последней графе журнала осмотра формы ДУ-46.

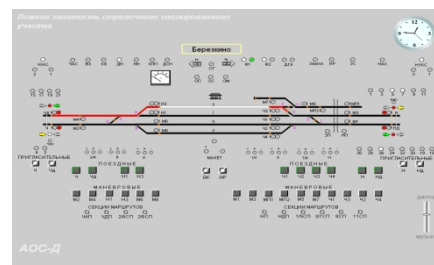
5. Устройства СЦБ не позволяют перевод стрелок замкнутых в маршруте даже с помощью Вспомогательной кнопки (ВК). Для перевода таких стрелок необходимо сначала произвести искусственную разделку не разомкнувшихся секций маршрута.

6. Для искусственной разделки не разомкнувшихся секций маршрута необходимо:

6.1. Сорвать пломбы и нажать кнопки искусственной разделки маршрута всех не разомкнувшихся секций;

6.2. Нажать общую кнопку искусственной разделки;

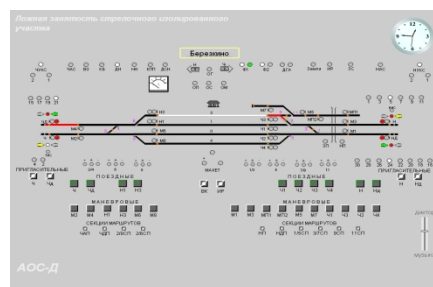
6.3. О срыве пломб необходимо сделать запись в журнале формы ДУ-46.



7. После окончания искусственной разделки для перевода стрелки при ложной занятости стрелочного изолированного участка используется кнопка ВК. При использовании этой кнопкой дежурный по станции должен:

7.1. Произвести в журнале формы ДУ-46 запись о срыве пломбы с кнопки ВК;

7.2. Перед каждым переводом стрелок, показывающих ложную занятость, дежурный по станции должен убеждаться в свободности её от подвижного состава порядком, установленным ТРА станции, так как кнопкой ВК централизованная стрелка может быть переведена и при нахождении на ней подвижного состава;



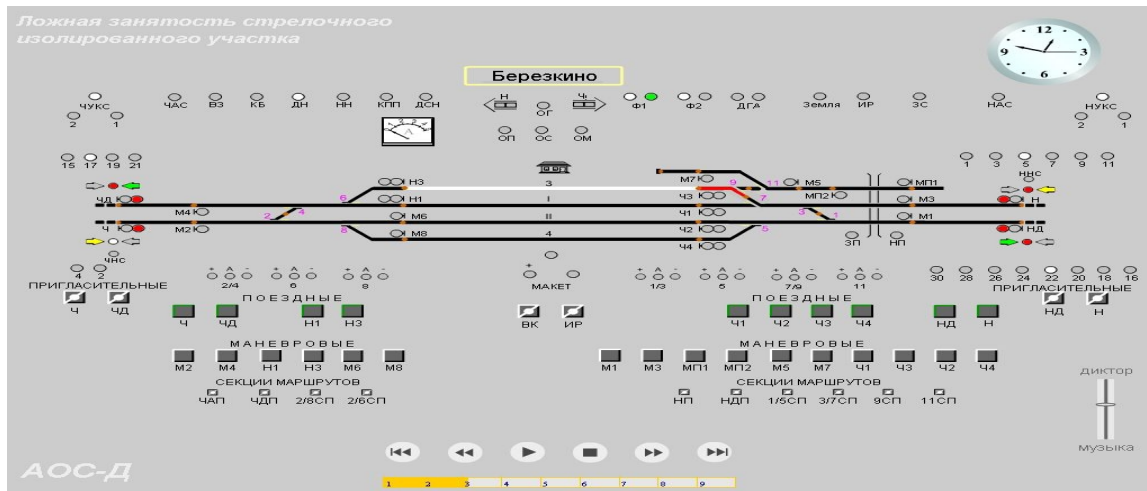
7.3. Для перевода стрелки, показывающей ложную занятость, необходимо одновременно нажать стрелочную кнопку или повернуть рукоятку управления стрелкой и вспомогательную кнопку ВК.

Часть-3 устранение неисправности.

В нестандартной ситуации подробно освещены следующие вопросы:

- индикация на табло при возникновении неисправности «ложная занятость стрелочного изолированного участка»;
- необходимые манипуляции ДСП на пульт-табло;
- взаимодействие ДСП с работниками других служб, принимающих участие в устранении неисправности;
- необходимые записи и отметки, производимые в журнале «Осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» формы ДУ-46 работниками, участвующими в устранении неисправности;

- порядок действий работников, принимающих участие в ремонте неисправных устройств;
- ограничения в действиях работников до устранения неисправности.



ЛОЖНАЯ ЗАНЯТОСТЬ ПЕРЕГОНА НА УЧАСТКЕ, ОБОРУДОВАННОМ ДЦ, ПОСЛЕ ПРИБЫТИЯ НА СТАНЦИЮ ПОЕЗДА

ТЕМА: Ложная занятость перегона на участке, оборудованном диспетчерской централизацией после прибытия на станцию поезда (пульт поездного диспетчера оборудован устройствами аварийной смены направления).

ЦЕЛЬ:

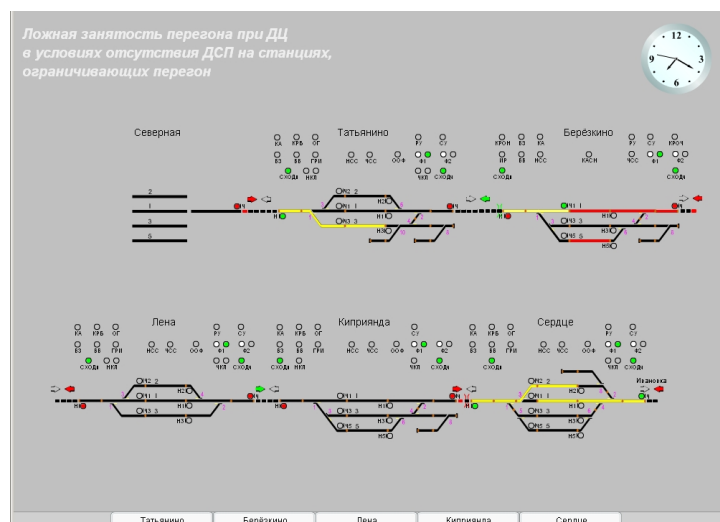
1. Обучить работников службы перевозок порядку действий при обнаружении ложной занятости перегона, оставшейся после проследования поезда.
2. Изучить порядок действий причастных работников в случае прибытия на станцию поезда без хвостовых сигналов.
3. Изучить порядок действий поездного диспетчера по вспомогательной смене направления автоблокировки.
4. Изучить порядок действий диспетчера по отправлению поездов на однопутный перегон, блок-участок которого показывает ложную занятость.

ОПИСАНИЕ:

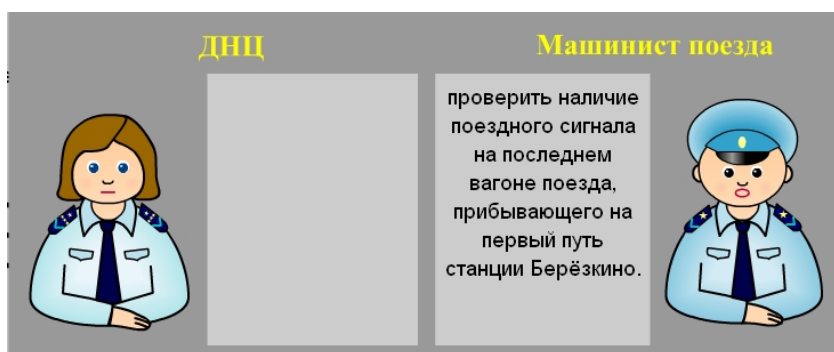
В пункте 2.20 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД-790 от 16.10.2000г. записано: «На однопутных перегонах, где приборы управления автоблокировкой оборудованы рукоятками или кнопками

вспомогательного режима, если поездной диспетчер не может изменить направление движения и открыть выходной сигнал вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоблокировки не требует. В этом случае поездной диспетчер вызывает работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и дает им указание изменить направление автоблокировки при помощи специальных кнопок (рукояток). На отдельных перегонах, ограниченных отдельными пунктами, где отсутствует штат работников, которые могут быть вызваны на станцию для выполнения операций, связанных с изменением направления движения, вспомогательные кнопки (рукоятки) для изменения направления движения по автоблокировке могут устанавливаться непосредственно на пульте поездного диспетчера. Перечень таких перегонов и порядок выполнения поездным диспетчером операций по изменению направления движения устанавливаются начальником железной дороги». Дальнейшие действия поездного диспетчера описаны в местных инструкциях о порядке пользования устройствами диспетчерской централизации.

Данная мультимедийная программа разработана для обучения порядку действий причастных работников при возникновении ситуации, когда после прибытия поезда на станцию осталась занятость однопутного перегона, на станциях ограничивающих этот перегон отсутствует штат дежурных работников, а пульт поездного диспетчера оборудован устройствами аварийной смены направления.



Для создания обстановки более приближенной к реальной, все события происходят на фоне пульт-табло диспетчерской централизации, на котором смоделирована работа устройств СЦБ диспетчерского участка. Для имитации переговоров между поездным диспетчером и машинистами поездов используются мультимедийные персонажи.

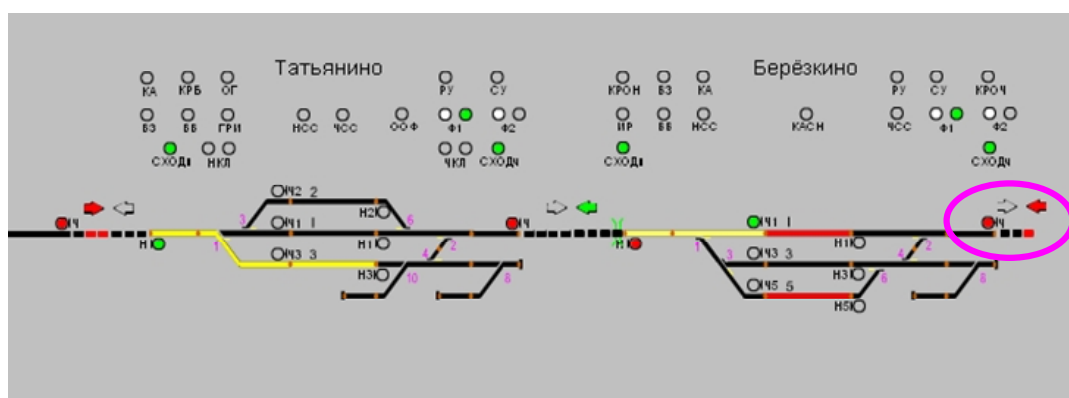


Для обучения правильному ведению журнала «Осмота путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» используется интерактивный журнал ДУ-46, на страницах которого имитируются соответствующие записи. Порядок действий работников и производимые записи в журнале формы ДУ-46 продублированы закадровыми комментариями диктора.

Число и месяц	Часы и минуты	Изложение результата осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений.	Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий работник дистанции прибыл для устранения неисправностей и повреждений			Когда обнаруженные неисправности и повреждения устранены, расписка об их устранении		
			Месяц и число	Часы и минуты	Способ извещения (телефонной, по телефону или запиской)	Месяц и число	Часы и минуты	Расписка прибывшего работника дистанции в приеме	Месяц и число	Часы и минуты	Описание принятого корректировки или исправления в случае не принятия мер. Подпись работников, производивших исправление, и от ветки дежурного по станции об устранении записанного корректировки
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
03.12	7:22	Не проходит смена направления движения при свободном от поездов перегоне Берёзкино-Лена, горит красным стрелка чётного направления. ДНЦ Новикова	03.12	7:23 7:23 7:24 7:25	ДГПН Васильев ШД Петрова Дисп.П Михайлова ШНДЦ Ким (по телефону)						

Часть 1 Возникновение нестандартной ситуации.

В нестандартной ситуации рассматривается случай, когда после прибытия на станцию Берёзкино поезда 678, на перегоне Лена-Берёзкино продолжает гореть красным третий участок приближения к станции Берёзкино. То есть контрольные приборы сигнализируют о занятости этого перегона.



Часть 2 устранение неисправности.

Необходимо обратить внимание работников на следующее:

1. Индикация контрольных приборов на пуль-табло ДЦ при возникновении неисправности: «Ложная занятость перегона на участке, оборудованном диспетчерской централизацией»
2. При возникновении ложной занятости перегона поездной диспетчер перед отправлением на этот перегон поезда встречного направления обязан, проанализировав поездное положение по графику исполненного движения, убедиться в свободности его от поездов.
3. Записи, которые производятся в журнале формы ДУ-46 при возникновении данной нестандартной ситуации.
4. Должности работников, которым сообщается о возникновении данной неисправности.
5. Действия поездного диспетчера и причастных работников в случае прибытия поезда на станцию без хвостового сигнала.
6. Вспомогательная смена направления автоблокировки производится поездным диспетчером при помощи электронных ключей ДНЦ и ДГПН, и только в присутствии дорожного диспетчера по району управления.
7. ДНЦ отправляет поезд со станции по открытому выходному светофору только после убеждения по контрольным приборам в том, что направление автоблокировки изменилось, и оно соответствует направлению следования поезда.
8. Поездной диспетчер о возникшей неисправности обязан сообщить машинисту локомотива, следующего в направлении блок-участка, показывающего ложную занятость.
9. Машинист обязан следовать по этому участку с особой бдительностью, наблюдая за состоянием пути.

Подробно освещены следующие вопросы:

- индикация на табло при возникновении неисправности «Ложная занятость перегона на участке, оборудованном диспетчерской централизацией»;
- необходимые записи и отметки, производимые в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46;
- взаимодействие ДНЦ с машинистом поезда в случае обнаружения неисправности, а также отсутствия поездного сигнала на хвостовом вагоне прибывающего поезда;

- взаимодействие ДНЦ с дежурным по району управления в ходе производства смены направления автоблокировки при помощи устройств аварийной смены направления;
- необходимые манипуляции ДНЦ на пульт-табло диспетчерской централизации;
- ограничения в действиях ДНЦ и причастных работников до устранения неисправности.

ВСПОМОГАТЕЛЬНАЯ СМЕНА НАПРАВЛЕНИЯ АВТОБЛОКИРОВКИ НА УЧАСТКЕ, ОБОРУДОВАННОМ ДЦ «ЮГ».

ТЕМА: Вспомогательная смена направления автоблокировки на участке, оборудованном ДЦ «ЮГ».

ЦЕЛЬ:

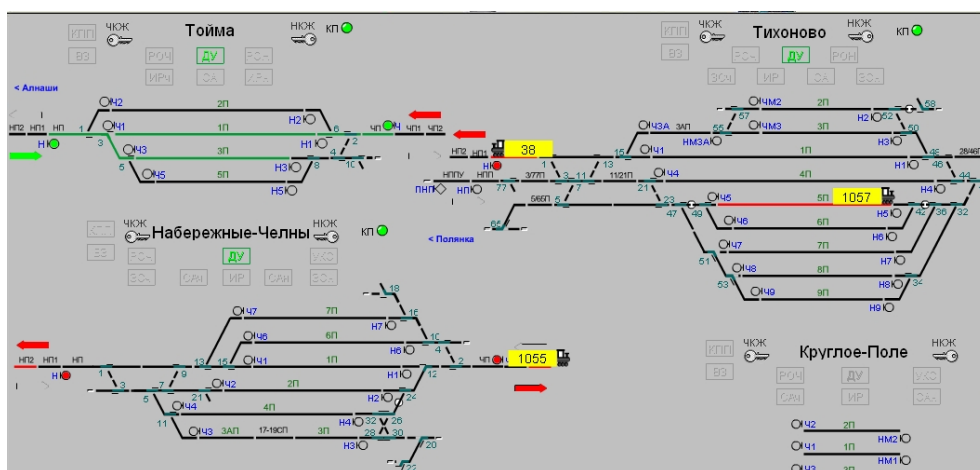
1. Обучить оперативных работников службы перевозок порядку действий при обнаружении ложной занятости перегона, оставшейся после проследования поезда.
2. Изучить порядок действий поездного диспетчера по вспомогательной смене направления автоблокировки при помощи устройства ввода ответственных команд (БПДК).
3. Изучить порядок действий поездного диспетчера по отправлению поездов на однопутный перегон, блок-участок которого показывает ложную занятость.

ОПИСАНИЕ:

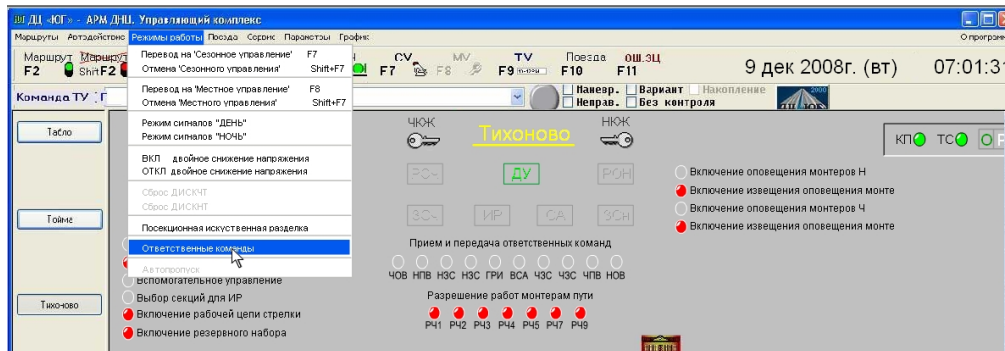
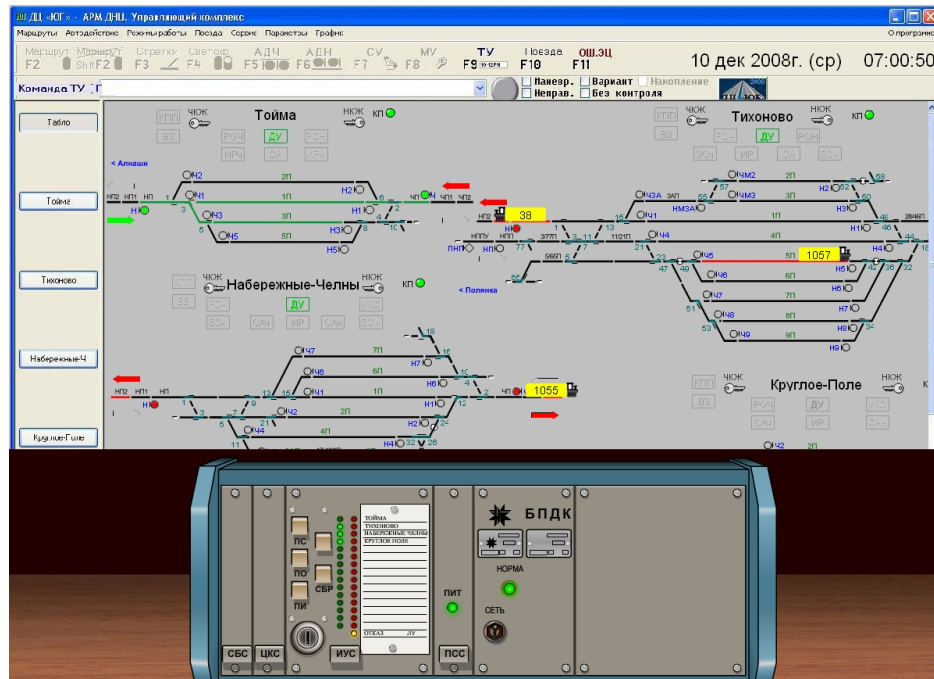
В пункте 2.20 «Инструкции по движению поездов и маневровой работе на железных дорогах Российской Федерации» ЦД-790 от 16.10.2000г. записано: «На однопутных перегонах, где приборы управления автоблокировкой оборудованы рукоятками или кнопками вспомогательного режима, если поездной диспетчер не может изменить направление движения и открыть выходной сигнал вследствие показания занятости перегона при фактической его свободности, закрывать действие автоблокировки не требует. В этом случае поездной диспетчер вызывает работников, на которых возложено выполнение операций по приему и отправлению поездов, и дает им указание изменить направление автоблокировки при помощи специальных кнопок (рукояток). На отдельных перегонах, ограниченных отдельными пунктами, где отсутствует штат работников, которые могут быть вызваны на станцию для выполнения операций, связанных с изменением направления движения, вспомогательные

кнопки (рукоятки) для изменения направления движения по автоблокировке могут устанавливаться непосредственно на пульте поездного диспетчера. Перечень таких перегонов и порядок выполнения поездным диспетчером операций по изменению направления движения устанавливаются начальником железной дороги». Дальнейшие действия поездного диспетчера описаны в местных инструкциях о порядке пользования устройствами диспетчерской централизации.

Данная мультимедийная программа разработана для обучения порядку действий причастных работников при возникновении ситуации, когда после прибытия поезда на станцию осталась занятость однопутного перегона на участке Алнаши-Круглое Поле, оборудованном ДЦ «ЮГ». На станциях, ограничивающих указанный перегон, отсутствует штат ДСП, а пульт поездного диспетчера оборудован устройствами, предназначенными для аварийной смены направления



Для создания обстановки более приближенной к реальной, все события происходят на фоне управляющего комплекса АРМ ДНЦ диспетчерской централизации «ЮГ», на котором смоделирована работа устройств СЦБ диспетчерского участка. Алнаши-Круглое Поле.



Для имитации переговоров между поездным диспетчером и машинистами поездов используются мультимедийные персонажи.



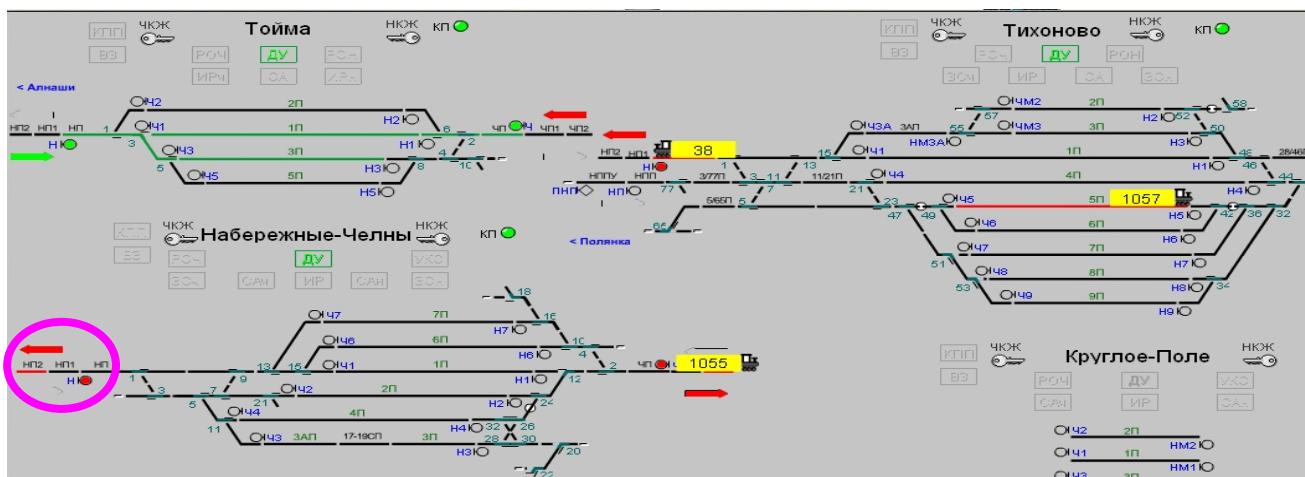
Для обучения правильному ведению журнала формы ДУ-46 «Осмотр путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети» используется интерактивный журнал ДУ-46, на страницах которого имитируются соответствующие создаваемому положению записи.

Число и месяц	Часы и минуты	Изложение результата осмотра и испытаний, а также обнаруженных неисправностей и повреждений.	Когда извещен соответствующий работник дистанции			Когда соответствующий работник дистанции прибыл для устранения неисправностей и повреждений			Когда обнаруженные неисправности и повреждения устранены, расписка об их устранении		
			Месяц и число	Часы и минуты	Способ извещения (телеграммой, по телефону или запиской)	Месяц и число	Часы и минуты	Расписка прибытия работника дистанции в прочтении	Месяц и число	Часы и минуты	Описание причин повреждения или неисправности и изложение принятых мер. Подпись работников, произведших исправление, и отметка дежурного по станции об устранении записанного повреждения
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
10.12	6:56	Не проходит смена направления движения при свободном от поездов перегоне Тихоново-Набережные Челны, горит красным стрелка чётного направления. ДНЦ Новикова	10.12	6:57 6:58 6:58 6:59	ДНЦО Васильев ШД Петрова Дисп.П Михайлова ШНДЦ Ким (по телефону)						

Порядок действий работников и производимые в журнале формы ДУ-46 записи продублированы закадровыми комментариями диктора.

Часть 1 Возникновение нестандартной ситуации.

В нестандартной ситуации рассматривается случай, когда после прибытия на станцию Тихоново поезда 38, на перегоне Набережные Челны-Тихоново продолжает гореть красным второй участок приближения к станции Тихоново. То есть контрольные приборы сигнализируют о занятости этого перегона.



Необходимо обратить внимание работников на следующее:

1. Индикация контрольных приборов на пуль-табло ДЦ при возникновении неисправности: «Ложная занятость перегона на участке, оборудованном диспетчерской централизацией «ЮГ»
2. При возникновении ложной занятости перегона поездной диспетчер перед отправлением на этот перегон поезда встречного направления обязан, проанализировав поездное положение по графику исполненного движения, убедиться в свободности его от поездов.

3. Записи, которые производятся в журнале формы ДУ-46 при возникновении данной нестандартной ситуации.
4. Должности работников, которым сообщается о возникновении данной неисправности.
5. Вспомогательная смена направления автоблокировки производится поездным диспетчером при помощи специальных кнопок на аппарате БПДК, и только в присутствии дежурного по отделению.
6. После вспомогательной смены направления ДНЦ отправляет поезд со станции по открытому выходному светофору только после убеждения по контрольным приборам в том, что направление автоблокировки изменилось, и оно соответствует направлению следования поезда.
7. Поездной диспетчер о возникшей неисправности обязан сообщить машинисту локомотива, следующего в направлении блок-участка, показывающего ложную занятость.
8. Машинист обязан следовать по этому участку с особой бдительностью, наблюдая за состоянием пути.

Подробно освещены следующие вопросы:

- индикация на табло при возникновении неисправности «Ложная занятость перегона на участке, оборудованном диспетчерской централизацией»;
- необходимые записи и отметки, производимые в Журнале осмотра путей, стрелочных переводов, устройств СЦБ, связи и контактной сети формы ДУ-46;
- взаимодействие ДНЦ с машинистом поезда в случае обнаружения неисправности;
- взаимодействие ДНЦ с дежурным по отделению в ходе производства смены направления автоблокировки при помощи устройства ввода ответственных команд БПДК;
- необходимые манипуляции ДНЦ в управляющем комплексе АРМ ДНЦ диспетчерской централизации «ЮГ»;
- ограничения в действиях ДНЦ и причастных работников до устранения неисправности.