



ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
ФИЛИАЛ –
«ЮГО-ВОСТОЧНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»
ДОРОЖНЫЙ ЦЕНТР
НАУЧНО-ТЕХНИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ
ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЛИСТОК
о передовом производственном опыте
№ 1309 (НОК-101) - 48936

УДК 629.41:658.3

ОАСНТИ 73.29.41.01.79

Воронеж, 2009

**Опыт изучения приборов безопасности в Воронежской
дорожной школе машинистов локомотивов**

На сети железных дорог непрерывно идет оснащение подвижного состава новыми приборами и устройствами, в том числе электронными приборами безопасности. На Юго-Восточной железной дороге также полным ходом идет переоснащение подвижного состава современным оборудованием. Относительно недавно выпущенные электронные скоростемеры КПД-3 заменяются новыми, более совершенными устройствами безопасности. В первую очередь, это КЛУБ-У (комплексное локомотивное устройство безопасности). Возрастают скорости и интенсивность движения поездов, вводятся новые серии подвижного состава, совершенствуется устройство локомотивов - все это увеличивает нагрузку на поездную бригаду. Поэтому полностью проконтролировать работу устройств подвижного состава сможет только электроника, и с полной уверенностью можно сказать, что электронные приборы становятся третьим членом локомотивной бригады.



Учитывая, что именно в школе необходимо получить максимум знаний, в том числе и о приборах безопасности, в Воронежской ДТШ был создан учебный класс для изучения приборов безопасности, который начал действовать с марта 2009 года. Работники Воронежской ДТШ сами разрабатывали, планировали натурные стенды, макеты и наглядные пособия. В это же время ОАО «РЖД» был утвержден регламент оснащения ДТШ, в котором указывалось на обязательное создание

аудиторий, посвященных приборам безопасности.

В учебном классе Воронежской ДТШ созданы стенды, на которых размещены: КЛУБ-У, САУТ-ЦМ/485 (система автоматического управления тормозами), радиостанция РВС-1, электронный скоростемер КПД-3 и устройства ТСКБМ (телемеханическая система контроля бдительности машиниста) и УКБМ (устройство контроля бдительности машиниста). Оборудование, размещенное на стендах, подключено и способно имитировать работу этих же устройств на реальном локомотиве во время движения. Учащиеся могут познакомиться с комплектностью устройств, их размещением на электровазоне,



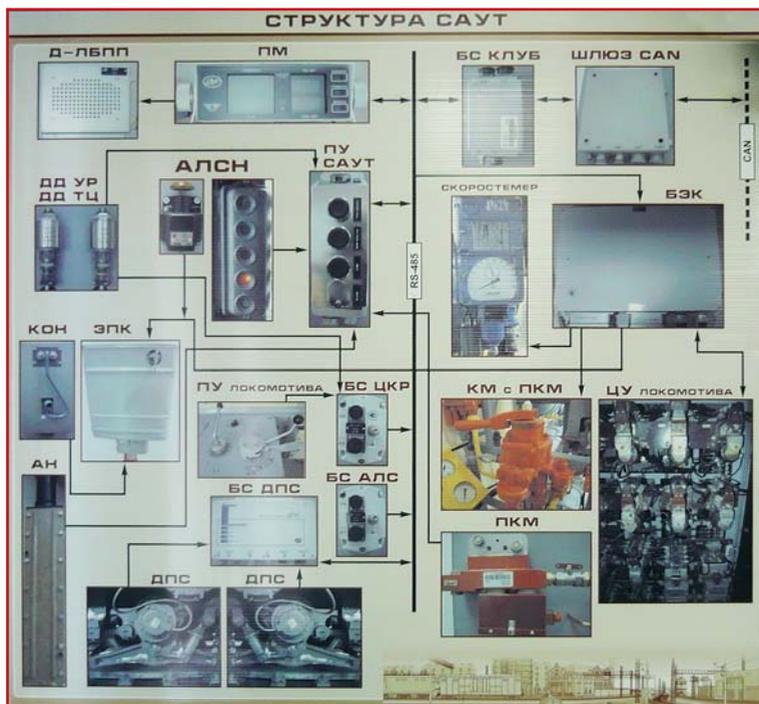
а также увидеть их в действии. Во многом четкость и точность работы этих приборов зависит от правильности ввода предрейсовых данных. Для тех, кто еще ни разу не пробовал своими руками ввести всю предрейсовую информацию, имеется возможность научиться этому и закрепить свои знания. Очень большое внимание уделяется следованию на запрещающий сигнал светофора. Машинист должен, не ослабляя внимания, контролировать впереди лежащий участок. В данном случае приборы безопасности усиливают контроль над действиями машиниста, и их главной задачей становится не допустить проезд запрещающего сигнала. Если же создается необходимость слишком приблизиться к светофору или установленным порядком проследовать запрещающий сигнал, то, прежде чем приступить к выполнению этого, машинист должен доказать приборам безопасности свою адекватность нажатием определенных кнопок. В противном случае

электронные приборы безопасности выполняют свою основную функцию, не позволят проследовать запрещающий сигнал. Этому важному моменту уделяется большое внимание во время занятий. Выработать правильный алгоритм работы при следовании на запрещающий сигнал, четко знать, где и в какой момент приборы безопасности могут остановить поезд и, при необходимости, как продолжить движение.

Практическим занятиям предшествует теоретическая подготовка. Нет смысла изучать конструкцию и работу устройства, если неизвестно, зачем этот прибор установлен. Для этой цели используются наглядные пособия, где можно найти ответы на многие вопросы. На плакатах показано, откуда берется сигнал, как он формируется у того или иного устройства, как определить прицельную точку остановки перед запрещающим сигналом. Во многом хорошая теоретическая подготовка при изучении является залогом правильной и грамотной работы с приборами безопасности.

Чтобы не допускать новых нарушений, нельзя забывать про старые ошибки. В этом учебном классе телеграммы руководства компании о случаях нарушения безопасности движения разбираются с учащимися и производится анализ действий локомотивной бригады. Выявляется причина, почему это произошло, каковы действия машиниста, и самое главное - как этого можно было избежать. Учитывая, что отдельные группы учащихся проводят в стенах школы по 6 месяцев, они должны быть постоянно в курсе того, что происходит на сети дорог.

Воронежская ДТШ одна из первых начала обучать локомотивные бригады не только по книгам и плакатам работе с при-



борами безопасности, но и на действующих макетах и стендах.

При посещении учебных классов ДТШ в апреле 2009 года участниками сетевого совещания многие представители из других школ по достоинству оценили оснащение и сам факт существования этого класса.

Адрес: г. Воронеж, ул. Донбасская, 15, тел. 5-82-33.

Автор: преподаватель ДТШ Рясной Д.В.

*Выпускающий: зам. начальника ДЦНТИ Е.В. Мазепина
 Ответственный за выпуск: начальник ДЦНТИ Ю. И. Соколов*

*Подписано в печать 21.09.2009 г. Тираж 100 экз.
 Сверстано и отпечатано в отделе обработки НТИ ДЦНТИ.
 394036, г. Воронеж, пр. Революции, 18.*