



Западно–Сибирский учебный центр профессиональных квалификаций–
структурное подразделение Западно–Сибирской железной дороги–
филиала ОАО «РЖД»

Методическая разработка открытого учебного занятия

**Тема: «Действие при возникновении нестандартных ситуаций связанных с
возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы
тормозов»**

**Предназначена для использования в учебном процессе по программе
индивидуальной тренажерной подготовки для отработки практических
навыков управления локомотивом по профессии
«машинист тепловоза 3 класса и для работы его без помощника
машиниста тепловоза»**

Аннотация:

Кривощёков К.Е. «Действие при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов».

Методическая разработка открытого учебного занятия.— Тайга: Тайгинское подразделение 3–СИБ УЦПК 2023 г.—21с.

Методическая разработка открытого учебного занятия содержит:

План учебного занятия

Сценарий практической работы №4

Приложение №1 Методические рекомендации по проведению практической работы

Приложение №2 Чек лист

Приложение №3 Правила обработки результатов выполнения практической работы

Приложение №4 Список использованной литературы и нормативной документации

План практического занятия

Преподаватель: Кривощёков Кирилл Евгеньевич

Группа: 298 МТ 3кл. о.л. (машинист тепловоза), обучающийся Горбунов Сергей Евгеньевич, ТЧЭ-2(занятие №4 на тренажерном комплексе ТЭМ18ДМ) по списку в группе 17 чел.

Форма обучения: приобретения новых профессиональных компетенций, очная форма обучения

Раздел: «Этап повышения мастерства»

Тема: «Действие при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов».

Цель практического занятия: отработать навыки действий при нарушении работы автотормозов поезда.

Задачи практического занятия:

- 1.Сформировать компетенции необходимые для машиниста локомотива.
- 2.Научиться принимать правильные решения при возникновении нестандартных ситуаций в процессе управления локомотива.
- 3.Развивать внимательность, умение применять в нестандартных ситуациях правильные действия, обобщать данные и делать выводы.

Тип занятия: формирование умений и навыков.

Вид занятия: тренажерная подготовка.

Методическое оснащение практического занятия: методические рекомендации по проведению практической работы.

Техническое оснащение практического занятия: тренажерный комплекс ТП УЦПК ТЭМ18ДМ.

Межпредметные связи: «Технология вождения поезда машинистом тепловоза».

Методы обучения: практические занятия, с решением ситуационных задач.

Обоснование выбранных методов обучения:

Применяемые метод обучения позволяет реализовать компетентностный подход в обучении. Тренажерная подготовка объединяет теоретические знания, практические навыки и позволяет сформировать необходимые машинисту локомотива компетенции. Применение в учебном процессе метода практического выполнения задания стимулирует развитие всех сфер личности обучающегося мотивационный, интеллектуальный, коммуникативный, морально-нравственной. Это способствует развитию внимательности и собранности, развивает у обучающихся быстроту реакции, так же ведет к

правильному и последовательному принятию решений при выполнении практического задания.

При выполнении практического задания у обучающегося проявляется огромный интерес, стремление к выполнению задания без нарушений. После проведения практического занятия с обучающимся проводится анализ выполненной поездки, в процессе разбора если имеются нарушения, то в этом случае проводится беседа, даются рекомендации, на что необходимо обратить внимание в дальнейшем при прохождении тренажерной подготовки.

Методическая цель открытого учебного занятия: продемонстрировать методику организации учебной деятельности при тренажерной подготовке.

Дата проведения: 12 декабря 2023 года

Время, формат учебного занятия: 15:45 – 16.30 (Нск. вр), очно

Ссылка для подключения к онлайн – трансляции:

СДО <https://sdo.rzd/lms/miravr/1675910469>

Сценарий практической работы №4

Сценарий учебного занятия	№ 4 (1 час)	Действия при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов.
Раздел	Вне сетки учебного плана	Индивидуальные практические занятия по отработке практических навыков

1	Вид/тип занятия	Практическая работа
2	Цель учебного занятия	Закрепление теоретических знаний по предмету «Управление локомотивом» и приобретение практических навыков по действиям машиниста при внезапном возникновении нестандартных в составе поезда, при нарушении работы тормозов
3	Содержание практической работы	Выполнений действий при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов.
4	Используемые формы и методы обучения	Практические занятия, с решением ситуационных задач. Обратная связь от преподавателя во время выполнения обучающимся практической работы
5	Трудовые действия	1. Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда. 2. Порядок передачи информации об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали. 3. Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали грузового поезда. 4. Порядок действий при обслуживании локомотива машинистом в одно лицо при необходимости покинуть кабину управления локомотива
6	Необходимые знания	Устройство, технические характеристики локомотива соответствующего типа. Способы выявления и устранения неисправностей в работе оборудования локомотива и вагонов соответствующего типа.
7	Необходимые умения	Формирования действий при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов.
8	Оценочные средства	Чек-лист
9	Перечень оснащения и оборудования	Тренажерный комплекс тепловоза ТЭМ18ДМ

Этап	Прод-ть этапа/уч. занятия (мин.)	Наименование деятельности (активности)	Содержание деятельности (активности) преподавателя и обучающихся	Материалы
1	1/1	Озвучивание целей, темы учебного занятия №4 и содержание практической работы	Преподаватель. Практическая работа №4 «Действия при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов». Обучающийся Практическая работа №4 «Действия при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов».	Методические рекомендации к Учебному практическому занятию №4 «Действия при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов».
2	2/3	Озвучивание целей, темы учебного практического занятия № 4	Преподаватель: объявляет цели учебного занятия. Проводит инструктаж по охране труда. Обучающийся: слушает, пользуются методической рекомендацией к Учебному практическому занятию №4 «Действия при возникновении нестандартных ситуаций связанных с возникновением неисправности в составе поезда при нарушении работы тормозов». Расписываются в журнале целевого инструктажа по охране труда	Согласно распоряжения 2580р №1965/р от 28.07.2022 №1796/р Зап-Сиб от 20.12.2022 по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивом машинистом без помощника машиниста
3	38/41	Выполнение обучающимися заданий практической работы	Обучающийся выполняет задания практической работы. 1. Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда. Если при следовании поезда появились признаки возможного нарушения целостности тормозной магистрали (частые включения компрессоров или быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих приборах пескоподдачи и тифонах, резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали или самопроизвольное снижение давления в тормозной магистрали), следует отключить тягу и перевести на 3-7 секунд управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и наблюдать за давлением тормозной магистрали. 2. Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали грузового поезда: а) не происходит быстрое и непрерывное снижение давления тормозной магистрали и резкое замедление движения поезда, следует выполнить	Приказ №133 Зап-Сиб от 23.07.2022 №53-Н об установленных местах и скоростях опробования тормозов Приказ №262 об усилении безопасности движения поездов на полигоне Зап-Сиб ж. д. от 31.12.2022

			служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза поезда установленным порядком, при этом включать тягу разрешается только после полного отпуска автотормозов поезда; б) происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, следует выполнить служебное торможение на величину первой ступени, затем управляющий орган крана машиниста перевести в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива. После остановки поезда управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение. Затем необходимо осмотреть поезд, сверить номер хвостового вагона с натурным листом, проверить наличие поездного сигнала на хвостовом вагоне, целостность и плотность тормозной магистрали и выполнить сокращенное опробование тормозов. При повторении признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали поезда машинист обязан заявить контрольную проверку тормозов. При обслуживании локомотива машинистом в одно лицо осмотр пассажирского поезда производится поездной бригадой, для осмотра грузового поезда могут привлекаться работники локомотивных бригад встречных и попутных поездов, а также СПСС. 3. После остановки поезда немедленно передать сообщение по радиосвязи: «Внимание, все! Я, машинист (фамилия, работаю без помощника машиниста), поезда (№...) , на (...) километре, (...) пикете нечетного (четного) или (№ ...) пути, перегона (...), остановился по падению давления в тормозной магистрали, сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!» и одновременно произвести включение красных огней фонарей у буферного бруса локомотива. При имеющейся возможности затребовать удержание грузового поезда или его хвостовой части вслед идущим локомотивом. При остановке пассажирского поезда при необходимости затребовать от проводников поезда закрепить состав ручными тормозами вагонов. 4. Порядок действий при необходимости покинуть кабину управления локомотива и получении уведомления от диспетчера поездного об отсутствии возможности оказания помощи машинист должен: объявить по радиосвязи дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, при	
--	--	--	--	--

			отсутствии дежурных по железнодорожным станциям диспетчеру поезвному, машинистам вслед идущих и встречных поездов, а с пассажирским поездом и начальнику поезда о необходимости покинуть кабину управления с указанием причины покидания локомотива; разрядить тормозную магистраль на величину полного служебного торможения с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15-0,17МПа (1,5-1,7кгс/кв.см) от установленного зарядного давления, с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали, а с пассажирским или пригородным поездом в перекрышу без питания тормозной магистрали. При неисправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива перевести управляющий орган крана машиниста в положение перекрыши без питания тормозной магистрали; -с грузовым поездом после остановки экстренным торможением, при наличии напряжения в контактной сети и исправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива, зарядить тормозную магистраль до зарядного давления порядком, установленным в Правилах технического обслуживания тормозного оборудования и далее разрядить тормозную магистраль до полного служебного торможения с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15 - 0,17 МПа (1,5 - 1,7 кгс/кв. см) от установленного зарядного давления, с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали. При неисправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива оставить управляющий орган крана машиниста в положении экстренного торможения; перевести управляющий орган вспомогательного тормоза локомотива в крайнее тормозное положение и зафиксировать его специальным устройством, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины; привести в действие стояночный тормоз локомотива, а в составе пассажирского поезда передать команду начальнику поезда о приведении в действие стояночных тормозов вагонов; извлечь реверсивную рукоятку или ключ активации пульта кабины управления; включить буферные фонари с красными огнями, выключить ТСКБМ, не отключая приборы безопасности; при необходимости закрепления состава тормозными башмаками извлечь необходимое их количество со стеллажа локомотива и вынести их на обочину железнодорожного пути; взять переносную радиостанцию, закрыть входные двери локомотива на ключ; уложить тормозные башмаки со стороны уклона под крайние вагоны поезда (один тормозной башмак под один вагон). В случае	
--	--	--	---	--

			остановки поезда на переломном профиле, когда машинист не может определить преимущественное направление, уложить тормозные башмаки под колесные пары головных вагонов, как со стороны уклона, так и со стороны подъема; при наличии напряжения в контактной сети и исправных компрессорах машинист должен покинуть кабину управления, не выключая электрические цепи локомотива, обеспечивающие нормальную и бесперебойную работу автотормозного оборудования или исправно-работающую дизель-генераторную установку; -запрещается покидать локомотив более чем на 30 минут, пассажирский поезд - более чем на 20 минут.	
4	3/45	Подведение итогов занятия	Обратная связь от обучающегося о достижении цели учебного занятия Преподаватель задает вопросы: 1. Какие работы были особенно сложными? 2. Что понравилось на занятии? 3. Какие вопросы остались без ответов? Обучающийся отвечает на вопросы преподавателя, задает вопросы. Преподаватель отвечает на вопросы	

Практическая работа № 4**Учебное занятие № 4**

(1 час)

Действия при возникновении нестандартных ситуаций, связанных с возникновением неисправности в составе поезда, при нарушении работы тормозов.

1. ЦЕЛЬ ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

Закрепление теоретических знаний по предмету «Управление локомотивом» и приобретение практических навыков по действиям машиниста при внезапном возникновении нестандартных в составе поезда, при нарушении работы тормозов

2. МЕСТО ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТЫ, МАТЕРИАЛЫ И ОБОРУДОВАНИЕ

- Кабинет тренажерной подготовки подразделения УЦПК.
- Учебно-тренировочный комплекс тепловоза серии ТЭМ18ДМ.

3. ИНСТРУКТАЖ ПО ОХРАНЕ ТРУДА

Учебная группа проходит инструктаж по охране труда у преподавателя Логинова А.А.

Выполнение упражнения осуществляется в одно лицо под руководством преподавателя Кривощёкова К.Е.

4. СОСТАВ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ И ВРЕМЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ

Упражнение выполняет один человек. Преподаватель руководит процессом и контролирует правильность и безопасность выполнения работы.

5. СОДЕРЖАНИЕ ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ (ЗАДАНИЯ)

1. Отправление поезда со станции
2. Поддержание скоростного режима
3. Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда
4. Выполнение действий при нарушении работы тормозов поезда

5. Порядок передачи информации об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали

6. Порядок действий при обслуживании локомотива машинистом в одно лицо при необходимости покинуть кабину управления локомотива

6. ПОРЯДОК ВЫПОЛНЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

Отправление поезда со станции

Перед отправлением машинист выполняет опробование автотормозов на станции

6.1 Приводит поезд в движение: во время отправления поезда со станции ставим первую позицию контроллера и приводим поезд в движение набор позиций выдерживаем в интервале 2-3 секунды до 4 позиции и 4-6 секунд в дальнейшем. Это необходимо для обеспечения дизеля требуемым количеством воздуха, подаваемым турбокомпрессором и нагнетателем 2-й ступени для полного сгорания дизельного топлива .

6.2 Следует с установленными скоростями движения по перегонам и станциям, в процессе движения по перегону поддержание установленной скорости регулируем контроллером машиниста и автоматическими тормозами.

6.3 Порядок действий при появлении признаков нарушения целостности тормозной магистрали в составе поезда:

6.3.1. Причинами падения давления в тормозной магистрали подвижного состава являются:

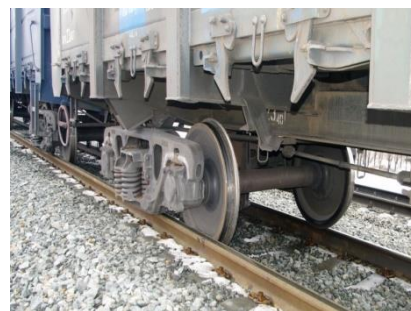
- разъединение тормозных рукавов или другое нарушение целостности тормозной магистрали в составе поезда;
- обрыв (саморасцеп) автосцепных устройств в подвижном составе;
- сход подвижного состава с нарушением целостности тормозной магистрали;
- открытие крана экстренной остановки (стоп-крана);
- срабатывание автостопного торможения;
- срабатывание ускорителя экстренного торможения;
- нарушение производительности компрессоров;
- потеря связи с БХВ.



Разъединение тормозных рукавов тормозной магистрали в составе поезда



Обрыв (саморасцеп) автосцепных устройств в подвижном составе



Сход подвижного состава с нарушением целостности тормозной магистрали



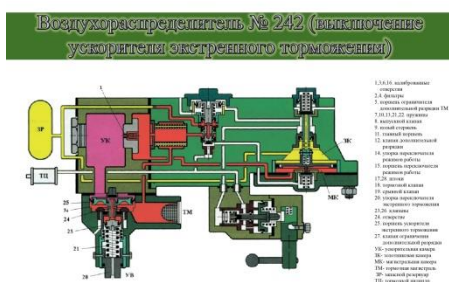
Открытие крана экстренной остановки (стоп-крана)



Срабатывание автостопного торможения



Нарушение производительности компрессоров



Срабатывание ускорителя экстренного торможения



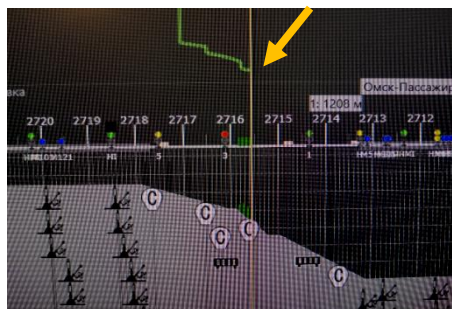
Потеря связи с БХВ (Блок Хвостового Вагона)

6.3.2. Признаками, по которым определяется падение давления в тормозной магистрали поезда, МВПС, являются:

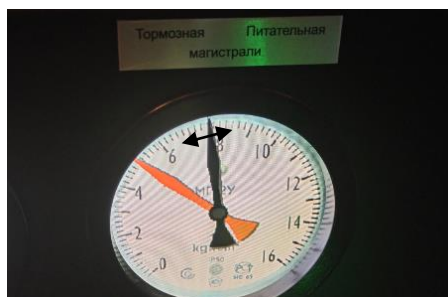
- снижение скорости, не соответствующее профилю пути;
- частое включение компрессоров;
- быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих песочницах и тифонах;

- срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали усл. N 418.

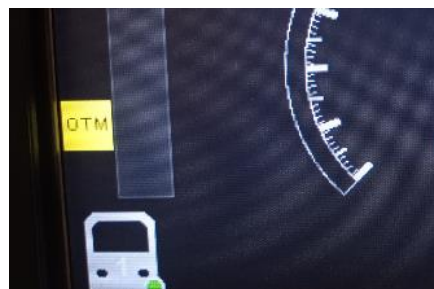
Контроль за целостностью тормозной магистрали поезда осуществляется машинистом по контрольным приборам (манометрам тормозной магистрали и главных резервуарах), расположенным в кабине управления локомотива, МВПС.



Снижение скорости, не соответствующее профилю пути



Быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров



Срабатывание датчика тормозной магистрали усл. N 418

6.4. Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали подвижного состава грузового поезда.

Если при следовании поезда появились признаки возможного нарушения целостности тормозной магистрали (частые включения компрессоров или быстрое снижение давления в главных резервуарах после выключения компрессоров при неработающих приборах пескоподачи и тифонах, резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, срабатывание датчика контроля состояния тормозной магистрали или самопроизвольное снижение давления в тормозной магистрали), следует отключить тягу и перевести на 3-7 секунд управляющий орган крана машиниста в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и наблюдать за давлением тормозной магистрали.

При этом в случае если:

а) не происходит быстрое и непрерывное снижение давления тормозной магистрали и резкое замедление движения поезда, следует выполнить служебное торможение с разрядкой тормозной магистрали на величину первой ступени, затем отпустить автотормоза поезда установленным порядком, при этом включать тягу разрешается только после полного отпуска автотормозов поезда;



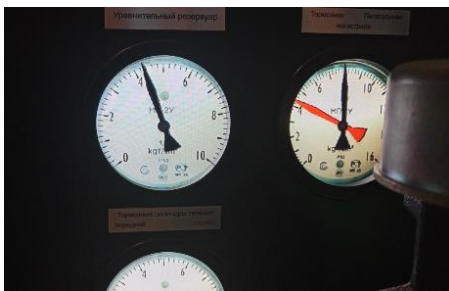
Ручка крана машиниста № 394
3-е положение



Отсутствие снижения давления
по манометру ТМ



Ручка крана машиниста № 394
5-е положение



Служебное торможение на величину
первой ступени



Ручка крана машиниста № 394
4-е положение



Ручка крана машиниста № 394
1-е положение- отпуск тормозов
установленным порядком

б) происходит быстрое и непрерывное снижение давления в тормозной магистрали или резкое замедление движения поезда, не соответствующее влиянию профиля пути, следует выполнить служебное торможение на величину первой ступени, затем управляющий орган крана машиниста перевести в положение, не обеспечивающее поддержание заданного давления в тормозной магистрали после торможения, и остановить поезд без применения вспомогательного тормоза локомотива.

После остановки поезда управляющий орган крана вспомогательного тормоза перевести в крайнее тормозное положение. Затем необходимо осмотреть поезд, сверить номер хвостового вагона с натурным листом, проверить наличие поездного сигнала на хвостовом вагоне, целостность и

плотность тормозной магистрали и выполнить сокращенное опробование тормозов.

При повторении признаков возможного нарушения целостности тормозной магистрали поезда машинист обязан заявить контрольную проверку тормозов.



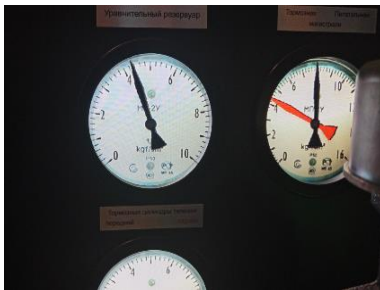
Ручка крана машиниста 3-е положение



Снижение давления по манометру ТМ



Ручка крана машиниста 5-е положение



Служебное торможение на величину первой ступени



Ручка крана машиниста № 394 3-е положение



Ручка крана машиниста № 254 2-е положение



Крайнее тормозное положение крана машиниста №254

6.5. Порядок передачи информации об остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали.

При вынужденной остановке поезда по причине падения давления в тормозной магистрали информация передается локомотивной бригадой порядком, "Внимание, все! Я, машинист (фамилия) поезда N..., остановился по падению давления в тормозной магистрали на... километре четного (нечетного) пути перегона..., сведений о нарушении габарита не имею. Будьте бдительны!" и одновременно произвести включение красных огней фонарей у буферного бруса локомотива. При имеющейся возможности затребовать удержание

грузового поезда или его хвостовой части вслед идущим локомотивом. При остановке пассажирского поезда при необходимости затребовать от проводников поезда закрепить состав ручными тормозами вагонов.



Выполнение регламента переговоров



Включение красных буферных огней

6.6. Порядок действий при обслуживании локомотива машинистом в одно лицо и необходимости покинуть кабину управления локомотива:

При получении уведомления от диспетчера поездного об отсутствии возможности оказания помощи машинист должен:

- объявить по радиосвязи дежурным по железнодорожным станциям, ограничивающим перегон, при отсутствии дежурных по железнодорожным станциям диспетчеру поездному, машинистам вслед идущих и встречных поездов, а с пассажирским поездом и начальнику поезда о необходимости покинуть кабину управления с указанием причины покидания локомотива;
- разрядить тормозную магистраль на величину полного служебного торможения с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15-0,17 МПа (1,5-1,7 кгс/кв.см) от установленного зарядного давления, с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали, а с пассажирским или пригородным поездом в перекрышу без питания тормозной магистрали. При неисправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива перевести управляющий орган крана машиниста в положение перекрыши без питания тормозной магистрали;
- после остановки экстренным торможением с грузовым поездом, при наличии напряжения в контактной сети и исправной схеме работы вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива, зарядить тормозную магистраль до зарядного давления порядком, установленным в Правилах технического обслуживания тормозного оборудования и далее разрядить тормозную магистраль до полного служебного торможения с общим снижением давления в уравнительном резервуаре на 0,15 - 0,17 МПа (1,5 - 1,7 кгс/кв. см) от установленного зарядного давления, с последующим переводом управляющего органа крана машиниста в положение перекрыши с питанием тормозной магистрали. При неисправной схеме работы

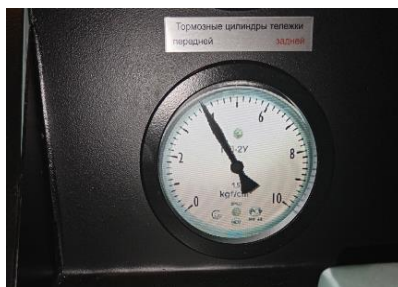
вспомогательных цепей, обеспечивающих работу автотормозного оборудования локомотива оставить управляющий орган крана машиниста в положении экстренного торможения;

- перевести управляющий орган вспомогательного тормоза локомотива в крайнее тормозное положение и зафиксировать его специальным устройством, убедиться в наполнении тормозных цилиндров сжатым воздухом до максимальной величины; привести в действие стояночный тормоз локомотива, а в составе пассажирского поезда передать команду начальнику поезда о приведении в действие стояночных тормозов вагонов; извлечь реверсивную рукоятку или ключ активации пульта кабины управления; включить буферные фонари с красными огнями, выключить ТСКБМ, не отключая приборы безопасности; при необходимости закрепления состава тормозными башмаками извлечь необходимое их количество со стеллажа локомотива и вынести их на обочину железнодорожного пути; взять переносную радиостанцию, закрыть входные двери локомотива на ключ; уложить тормозные башмаки со стороны уклона под крайние вагоны поезда (один тормозной башмак под один вагон). В случае остановки поезда на переломном профиле, когда машинист не может определить преимущественное направление, уложить тормозные башмаки под колесные пары головных вагонов, как со стороны уклона, так и со стороны подъема; при наличии напряжения в контактной сети и исправных компрессорах машинист должен покинуть кабину управления, не выключая электрические цепи локомотива, обеспечивающие нормальную и бесперебойную работу автотормозного оборудования или исправно-работающую дизель-генераторную установку;

-запрещается покидать локомотив более чем на 30 минут, пассажирский поезд - более чем на 20 минут.



Крайнее тормозное положение КМ №254



Максимальное давление в тормозных цилиндрах



Стояночный тормоз заторможен



Приборы безопасности включены



ТСКБМ отключен



Реверсор в положении «нейтраль»



ТМ разряжена на на 0,15 - 0,17 МПа



Переносная радиостанция



Локомотив в рабочем состоянии



При необходимости производится закрепление состава

ЧЕК-ЛИСТ ДЛЯ ОЦЕНКИ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

№ п/п	Содержание практической работы (задания)	Количество баллов за правильное выполнение	
		максимальное	фактическое
1	Отправление поезда со станции без продольно-динамических реакций в поезде	1	
2	Поддержание скоростного режима	1	
3	Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали без утечки в ТМ	3	
4	Порядок действий машиниста при падении давления в тормозной магистрали с утечкой в ТМ	3	
5	Порядок действий при обслуживании локомотива машинистом в одно лицо при необходимости покинуть кабину управления локомотива	3	
6	Порядок действий при отсутствии тормозного эффекта	3	
7	Выполнение регламента переговоров при вынужденной остановке поезда	2	
	Всего баллов	16	
	% правильно выполненных действий или операций	100%	
Оценка			

ПРАВИЛА ОБРАБОТКИ РЕЗУЛЬТАТОВ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРАКТИЧЕСКОЙ РАБОТЫ

Каждое правильно выполненное действие или операция оцениваются в в указанное количество баллов, невыполненное или неправильно выполненное действие или операция оцениваются в 0 (ноль) баллов.

Успешность выполнения практической работы рассчитывается в процентах.

Оценка определяется успешностью выполнения практической работы, в том числе выполнением требований охраны труда для каждого действия или операции, достижением запланированного результата практической работы:

5 «отлично» – от 95 до 100%;

4 «хорошо» – от 80 до 94%;

3 «удовлетворительно» – от 65 до 79%;

2 «неудовлетворительно» – менее 65% и при невыполнении критически важного действия, операций, невыполнении требований охраны труда для каждого действия или операции, а также не достижении запланированного результата практической работы.

При получении оценки 2 «неудовлетворительно» практическая работа считается невыполненной.

Список использованной литературы и нормативной документации.

1. Правила по техническому обслуживанию тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава редакция от 25 апреля 2022г.
2. Распоряжение ОАО "РЖД" от 12 декабря 2017 г. N 2580р редакция от сентября 2023г. "О вводе в действие Регламента взаимодействия работников, связанных с движением поездов, с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО "РЖД".
3. Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации редакция от 20 июля 2022г.
4. Инструкция № Л230 по эксплуатации локомотивных устройств безопасности.
5. Приказ №133 Зап-Сиб от 23.07.2022 №53-Н об установленных местах и скоростях опробования тормозов.
6. Приказ №262 об усилении безопасности движения поездов на полигоне Зап-Сиб ж. д. от 31.12.2022
7. Распоряжение №1796/р Зап-Сиб от 20.12.2022 по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивом машинистом без помощника машиниста
8. Распоряжение №1965/р от 28.07.2022 по организации работы, обслуживанию и управлению локомотивом машинистом без помощника машиниста