

**Уральская дирекция
по эксплуатации путевых машин**

Разработан согласно п. 3 распоряжения
№ ЦДИ-178/р от 02.06.2014г.

**Конспект
проведения предрейсового инструктажа бригад
специального железнодорожного подвижного состава**

15.06.2024 - 25.06.2024 г.

г.Новосибирск

Безопасность движения

За 2023 год допущено 47 случаев проезда светофоров с запрещающим показанием. **(1 столкновение, 14 сходов, 32 проезда)**.

За 2024 год допущено 25 случаев проезда светофоров с запрещающим показанием. **(7 сходов, 17 проездов и 1 столкновение)**

№ п/п	Дата	Станция, дорога
1.	16.01.2024г.	ст. Лунгачи, Октябрьская ж.д. (проезд)
2.	21.01.2024г.	ст. Люберцы-2, Московская ж.д. (проезд)
3.	21.01.2024г.	ст. Бузулук, Южно-Уральская ж.д. (сход из-за проезда)
4.	23.01.2024г.	ст. Хапры, Северо-Кавказская ж.д. (проезд)
5.	26.01.2024г.	ст. Жирекен, Забайкальская ж.д. (проезд)
6.	06.02.2024г.	ст. Бабаево, Октябрьская ж.д. (проезд)
7.	09.02.2024г.	ст. Новая Чара, Восточно-Сибирская ж.д. (сход из-за проезда)
8.	12.02.2024г.	ст. Бердяуш, Южно-Уральская ж.д. (столкновение из-за проезда)
9.	21.02.2024г.	ст. Волоста Пятница, Московская ж.д. (сход из-за проезда)
10.	24.02.2024г.	ст. Саратов-2 Товарный, Приволжская ж.д. (проезд)
11.	27.02.2024г.	ст. Адлер, Северо-Кавказская ж.д. (сход из-за проезда)
12.	01.03.2024г.	ст. Дубликан, Дальневосточная ж.д. (проезд)
13.	02.03.2024г.	ст. Бабаево, Октябрьская ж.д. (проезд)
14.	05.03.2024г.	ст. Кунцево, Московская ж.д. (проезд)
15.	11.03.2024г.	ст. Инская, Западно-Сибирская ж.д. (проезд)
16.	11.03.2024г.	ст. Тихоново, Куйбышевская ж.д. (проезд)
17.	20.03.2024г.	ст. Ярославль-Главный, Северная ж.д. (проезд)
18.	24.03.2024г.	ст. Липецк, Юго-Восточная ж.д. (сход из-за проезда)
19.	25.03.2024г.	ст. Ванино, Дальневосточная ж.д. (проезд)
20.	14.04.2024г.	ст. Чик, Западно-Сибирская ж.д. (проезд)
21.	15.04.2024г.	ст. Тунгала, Дальневосточная ж.д. (проезд)
22.	09.05.2024г.	ст. Гончарово, Восточно-Сибирская ж.д. (проезд)
23.	06.06.2024г.	ст. Игирма, Восточно-Сибирская ж.д. (проезд)
24.	09.06.2024г.	ст. Лужская, Октябрьская ж.д. (сход из-за проезда)
25.	10.06.2024г.	ст. Бирюзовый, Приволжская ж.д. (сход из-за проезда)

Случаи нарушения безопасности движения с участием СЖПС

№ п/п	Дата	Станция, дорога
1.	01.01.2024г.	перегон Торфяное – Любань, Окт. ж.д., Дуоматик. Срабатывание УКСПС при транспортировке по причине

		опускания подъемно-рихтовочного устройства
2.	17.01.2024г.	Кинешма, Северная ж.д., СМ. Сход при маневровой работе, не принятие мер к приведению скоростей движения к фактическому состоянию пути
3.	21.01.2024г.	Люберцы-II, Московская ж.д., СМ. Проезд при маневровой работе, не наблюдение за сигналами маневровых светофоров
4.	21.01.2024г.	Бузулук, Южно-Уральская ж.д., СМ. Проезд с запрещающим показанием маневрового светофора М 28, в результате чего допущен сход машины СМ-2Б №1065 по причине не наблюдения за сигналами в условиях неполного приготовления маршрута
5.	24.01.2024г.	Клин, Октябрьская ж.д., МПТ-4 №1313. Несанкционированный выезд за границу станции.
6.	25.01.2024г.	Волокамск, Московская ж.д., СДП-М. Сход железнодорожного подвижного состава при поездной работе, нарушения порядка формирования хозяйственных поездов, отсутствие контроля за приведением в транспортное положение
7.	07.02.2024г.	Лефортово, Московская ж.д., СДПМ. Сход железнодорожного подвижного состава, соударение лобового щита снегоочистителя СДП-М № 3279 с отведенной частью правого контррельса и хвостом крестовины стрелочного перевода № 54 с дальнейшим набеганием гребня колесной пары и сходом первой по ходу движения тележки снегоочистителя СДП-М № 3279 всеми колесными парами
8.	09.02.2024г.	пер. Шумково-Кишерт, Свердловская ж.д., МПТ-6. При производстве работ МПТ-6 №169 по сбору материалов верхнего строения пути допущено соударение крановой установки с локомотивом грузового поезда
9.	12.02.2024г.	Гороблагодатская, Свердловская ж.д., СДПМ. Повреждение рабочей и контрольных тяг, линеек и шибера электропривода стрелочного перевода №1 по причине опускания правого крыла снегоочистителя, в следствии излома двуплечевого рычага
10.	21.02.2024г.	Волоста-Пятница, Московская ж.д., ПСС-1К № 100. Проезд с последующим сходом
11.	06.03.2024г.	Сывдарма, Свердловская ж.д., СМ. Машиной СМ №1442 (приписки ПЧМ Екатеринбург) допущено повреждение привода стрелочного перевода.
12.	25.03.2024г.	Ванино, Дальневосточная ж.д., МПТ-6. Мотовозом

		МПТ-6 №414 допущен проезд маневрового сигнала М607 (синий)
13.	21.05.2024г.	Пер. Соктуй-Харанор, Забайкальская ж.д., ЩОМ-1600. Соударение конвейера (по касательной) с защитным кожухом кондиционера локомотива, проходившего по соседнему пути.

Телеграмма от 12.06.2024 г. №ИСХ-5273/Ю-УР Т

01.06.2024 Северо-Кавказская ж.д. Ростовский регион на перегоне Лихая – Каменская из-за падения давления в тормозной магистрали допущена вынужденная остановка поезда № 2407 (2837 т. 78 в.), электровоз ВЛ80С № 1508 приписки ТЧЭ Сальск, под управлением машиниста ТЧЭ Россось. При осмотре состава обнаружен саморасцеп между локомотивом и первым вагоном;

01.06.2024 Восточно-Сибирская ж.д. Северобайкальский регион на станции Северобайкальск в локомотивном депо на стрелочном переводе № 505 при маневровых передвижениях допущен сход тепловоза ТЭМ18ДМ № 1171 приписки под управлением машиниста ТЧЭ Северобайкальск;

07.06.2024 Дальневосточная ж.д. Тындинский регион при маневровых передвижениях на тракционных путях ТЧЭ-11 станции Тында допущен сход тепловоза 2ТЭ10МКО № 2727 приписки ТЧЭ Тында, под управлением машиниста этого же депо;

08.06.2024 Дальневосточная ж.д. Владивостокский регион на станции Смоляниново при маневровых передвижениях на тракционных путях эксплуатационного локомотивного депо допущен сход электровоза ЗЭС5К № 371 ТЧЭ Чита Забайкальской Т, под управлением машиниста ТЧЭ Смоляниново.

Телеграмма от 11.06.2024 г. №ИСХ-13026/ЦТ

06.06.2024 в 07 час. 59 мин. на станции Игирма В-СИБ при прибытии на 5-й некодированный путь грузового поезда № 3596 с электровозом 2ЭС5К № 079 приписки ТЧЭ Вихоревка под управлением локомотивной бригады приписки этого же депо допущен проезд запрещающего сигнала выходного светофора Ч5 при скорости 27 км/ч без взреза стрелочного перевода.

В ходе расследования установлено, что следуя на предвходной сигнал, при получении информации от ДСП станции Игирма о маршруте приема на 5-й (некодированный) путь станции до запрещающего сигнала Ч5, машинист не ввел соответствующий номер пути на КЛУБ-У. Следуя по белому огню локомотивного светофора, для увеличения допустимой скорости следования к светофору с запрещающим показанием он произвел нерегламентированный ввод команды К280 и несанкционированное нажатие кнопки «Отправление», тем самым исключив из работы устройства безопасности КЛУБ-У и САУТ.

Далее, машинист ввел путь № 5 на блоке КЛУБ-У, и после этого ввиду непрекращающегося снижения допустимой скорости движения локомотивная бригада произвела умышленное изъятие носителя информации из устройства безопасности с последующим повторным вводом команды K280. В результате чего был утрачен контроль допустимой скорости при следовании к выходному светофору с запрещающим показанием.

Также локомотивной бригадой не выполнялся установленный регламент служебных переговоров, не осуществлялось наблюдение за показаниями светофоров, в результате чего, допущен проезд светофора Ч5 с запрещающим показанием. Поезд остановлен экстренным торможением по команде ДСП станции Игирма.

09.06.2024 в 18 час. 57 мин. на станции Лужская ОКТ при следовании маневрового состава вагонами вперед с тепловозом ТЭМ7А № 542 приписки ТЧЭ Санкт-Петербург-Финляндский под управлением машиниста приписки ТЧЭ Санкт-Петербург-Варшавский на 2-ю горку для роспуска вагонов, допущен проезд маршрутного светофора НМ112 с запрещающим показанием с последующим боковым столкновением с составом поезда и сходом подвижного состава.

В ходе оперативного расследования установлено, что все команды ДСП ст. Лужская передавались путем номера позывных, присвоенных каждому локомотиву. В результате машинист тепловоза ТЭМ7А № 542, находившийся на пути № 112 перепутал свой позывной, ошибочно воспринял команду ДСП на следование для роспуска вагонов на 2 горку, переданную машинисту тепловоза ТЭМ7А № 534, который находился на 114 пути.

Кроме того, в нарушение действующих на дороге нормативных документов, машинист не обеспечил включение маневровой автоматической локомотивной сигнализации и осуществлял следование вагонами вперед на горку для их роспуска по белому огню локомотивного светофора.

10.06.2024 в 17 час. 07 мин. на базе ПМС станции Бирюзовая ПРИВ при производстве маневровых передвижений группы из 24 вагонов с тепловозом ЧМЭЗ № 1961 приписки ТЧЭ им. М.Горького под управлением машиниста этого же депо допущен проезд светофора М235 с запрещающим показанием и последующим сходом тепловоза из-за наезда на тупиковую призму.

В ходе оперативного расследования установлено, что в нарушение требований местной инструкции, машинист тепловоза ЧМЭЗ № 1961 умышленно не произвел объединение тормозной магистрали с вагонами и не выполнил сокращенное опробование тормозов. Помимо этого, требования Местной инструкции по работе на базе ПМС не соответствовали фактической технологии работы и не предусматривали работу «в одно лицо».

В результате, при следовании к светофору М235 с запрещающим показанием, из-за недостаточного тормозного эффекта допустил его проезд с последующим наездом на тупиковую призму и сходом тепловоза.

Телеграмма от 22.05.2024 г. №ИСХ-2645/ЦДИМ

21.05.2024 при производстве работ на перегоне Соктуй – Харанор ЗАБ допущен выход в габарит II-го пути поворотного транспортера путевой машины ЩОМ-1600 №1 (приписки ПЧМ Чита), с последующим соударением с локомотивом ЗЭС5К №396 поезда № 2638.

Расследованием установлено, что при производстве работ по глубокой очистке щебня в кривой малого радиуса произведена остановка путевой машины по причине попадания подкладки под плуг.

Во время устранения неисправностей бригадой СЖПС было принято решение обесточить путевую машину, при этом конвейер находился в рабочем (поднятом) положении (конструктивно гидроцилиндры не оборудованы гидрозамками). Ввиду нахождения путевой машины ЩОМ-1600 № 1 на участке кривой малого радиуса, поворотный конвейер отклонился в сторону междупутья.

В результате допущено соударение конвейера (по касательной) с защитным кожухом кондиционера локомотива ЗЭС5К № 396, проходившего по соседнему четному пути поезда.

Телеграмма от 24.04.2024 г. №ИСХ-2114/З-СИБ РБ

14.04.2024 в 22-05 мск. вр. на станции Чик машинистом путевой машины ПРСМ № 133, приписки ПМС-20 Крахаль, под управлением машиниста этого же структурного подразделения, при передвижениях допущен проезд маневрового светофора М45 (карликовый) с запрещающим показанием. При этом, машинистом при передвижениях в вышеуказанное время исправно-действующее устройство безопасности БЛОК-М на путевой машине ПРСМ-4 № 133 было отключено (с 21 часа 49 минут), а по окончании производства работ в сопроводительных документах к файлу поездки недостоверно было указано время об окончании передвижений и производства работ (окончание в 21 час 49 минут).

Работниками хозяйства автоматики и телемеханики по всей вертикали управления при подготовке и проведении работ по вводу устройств ЖАТ на Объекте систематически нарушались требования установленные стандартом ОАО «РЖД» СТО РЖД 19.002-2017 «Системы и устройства железнодорожной автоматики и телемеханики. Порядок ввода в эксплуатацию», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 3 августа 2018 г. № 1724/р (далее – Стандарт).

Руководителями Западно-Сибирской дирекции управления движением и Новосибирского центра организации работы железнодорожных станций (далее – ДЦС) на недостаточном уровне сопровождаются процессы, связанные с вводом новых устройств СЦБ на железнодорожной станции Чик, а также подготовкой дежурных по станции (далее – ДСП).

Находящиеся на дежурстве ДСП не знают в полном объеме особенности работы отдельных устройств СЦБ, в т.ч. при возникновении отказов

технических средств. Также данные работники не ознакомлены с ТРА железнодорожной станции и приложениями к нему.

Начальником ДЦС в нарушение требований пункта 1.3 типовой формы Временной инструкции, регламентирующей порядок организации движения поездов и производства маневров на станции в период выполнения ремонтных и строительных работ, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 20.12.2022 № 3378р не организована разработка и утверждение Временной инструкции, регламентирующей порядок организации движения поездов и производства маневров в период выполнения ремонтных и строительных работ. В нарушение требований пунктов 9 и 10 инструкции по составлению техническо-распорядительного акта станции и приложений к нему, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 15.06.2023 № 1462р не обеспечено внесение изменений в ТРА станции в соответствии с выполненными работами на объектах станционной инфраструктуры и изменением технологии работы. Перед началом проведения работ, связанных с переключением устройств, руководителями ДЦС (ДС) уведомление в адрес Новосибирской дистанции СЦБ, о готовности работников станции к работе на вновь вводимых устройствах, не направлялось.

Отметить, что в нарушении требований пункта 5.7 инструкции о порядке планирования, предоставления, использования и учета «окон для работ на инфраструктуре ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО РЖД от 28.12.2023 № 3403р территориальной рабочей группой Новосибирского региона не выполняются основные функции при рассмотрении технологии производства работ в соответствии с ППР и технологическими процессами, хода выполнения подготовительных мероприятий.

ИЗМЕНЕНИЯ В ТРА СТАНЦИЙ ОБСЛУЖИВАЕМЫХ УЧАСТКОВ

Изменения ТРА станций ЗСЖД по мере изменений выкладываются на сайте интеллектуальной системы управления железнодорожным транспортом (ИСУЖТ) <http://svrw-isugt-wb.svrw.oao.rzd:8081/>, а так же АСУ СПС → Инструктаж.

ОТКАЗЫ ТЕХНИЧЕСКИХ СРЕДСТ

Вынужденная остановка мотовоза МПТ-6.4 №661 на перегоне

Челы-Кайгур

03.06.2024 при следовании мотовоза МПТ-6.4 № 661 по перегону Челы - Кайгур допущена вынужденная остановка в 06 часов 30 минуты мск. времени по причине падение давления в тормозной магистрали. В ходе осмотра выявлен порыв трубопровода подачи песка. После перекрытия крана на подачу песка, проверки автотормозов продолжили самостоятельное следование по перегону.

В ходе проведения осмотра выявлено следующее:

- ДВС исправен, несоответствий не выявлено;
- электрическая проводка, соединения электропроводов без повреждений;
- механические повреждения узлов трансмиссии, а также нарушения целостности соединений масло/пневматических проводов отсутствуют;
- разрыв трубопровода (пластиковый) на подачу песка (песочниц).

Предварительной причиной вынужденной остановки мотовоза МПТ-6.4 № 661 на перегоне Челы - Кайгур явился выход воздуха из тормозной магистрали вследствие разрыва трубопровода на подачу песка (песочниц).

Случай расследуется.

Неисправность путевой машины Унимат №19

01.06.2024 на железнодорожной станции Екатеринбург-Сортировочный при производстве работ по выправке стрелочного перевода путевой машиной Унимат № 19 приписки Екатеринбургской механизированной дистанции инфраструктуры (ПЧМ Екатеринбург) произошел обрыв по резьбовой части шкворневого пальца крепления контрольно-измерительной тележки, с последующим падением на путь.

Рекомендации:

- провести осмотр креплений контрольно-измерительных тележек на наличие трещин и механических повреждений.

ПРОГНОЗ ПОГОДЫ
по Западно-Сибирской железной дороге
на вторую декаду июня 2024 года.

Регион-1: среднедекадная температура воздуха составит $+18+19^{\circ}$, что около нормы.

Ожидается повышение температуры воздуха ночью от $+8+13^{\circ}$ до $+14+19^{\circ}$, днем от $+16+21^{\circ}$ до $+27+32^{\circ}$. В конце декады понижение ночью до $+6+11^{\circ}$, днем до $+15+20^{\circ}$.

Кратковременные дожди, грозы предполагаются в большинстве дней декады.

Регион-2: среднедекадная температура воздуха составит $+19+20^{\circ}$, что выше нормы на $1-2^{\circ}$.

Ожидается повышение температуры воздуха ночью от $+10+15^{\circ}$ до $+13+18^{\circ}$, днем от $+21+26^{\circ}$ до $+27+32^{\circ}$. В конце декады понижение ночью до $+7+12^{\circ}$, днем до $+15+20^{\circ}$.

Кратковременные дожди, грозы предполагаются в большинстве дней декады.

Регион-3: среднедекадная температура воздуха составит $+18+19^{\circ}$, что около и выше нормы на 1° .

Ожидается повышение температуры воздуха ночью от $+6+11^{\circ}$ до $+13+18^{\circ}$, днем от $+23+28^{\circ}$ до $+28+33^{\circ}$. В конце декады понижение ночью до $+5+10^{\circ}$, днем до $+15+20^{\circ}$.

Кратковременные дожди, грозы предполагаются преимущественно во второй половине декады.

Регион-4: среднедекадная температура воздуха ожидается $+19+20^{\circ}$, что около и выше нормы на 1° .

Температура воздуха составит ночью $+10+15^{\circ}$, местами $+20^{\circ}$, днем повышение от $+22+27^{\circ}$ до $+28+33^{\circ}$. В конце декады понижение ночью до $+6+11^{\circ}$, днем до $+17+22^{\circ}$.

Кратковременные дожди, грозы предполагаются в большинстве дней декады.

Прогноз погоды на декаду уточняется ежедневными и трехдневными прогнозами погоды.

И.о. начальника сектора СПС



А.В.Литвинов

ПАМЯТКА

для работников ж.д. транспорта по обеспечению безопасности и предупреждению террористических актов.

Действия работников ж.д. транспорта при обнаружении бесхозных или подозрительных предметов:

- ✓ немедленно сообщить об обнаруженном предмете работнику ЛОВД;
- ✓ исключить использование средств радиосвязи, мобильных телефонов, других средств, способных вызвать срабатывание радиовзрывателя;
- ✓ не подходить к обнаруженному предмету, не трогать его руками и не подпускать к нему других;
- ✓ дожждаться прибытия работников милиции или спецслужб;
- ✓ указать место нахождения предмета.

АНТИТЕРРОР И ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЯ БРИГАД СПС

1. АКТИВИЗАЦИЯ системы «Человек на пути» – доклады по поездной и маневровой радиосвязи ДСП (ДНЦ при диспетчерской централизации) о всех без исключения людях, находящихся на путях, в полосе отвода ж.д. путей, на станциях, в том числе в сигнальных жилетах.

2. Выявление и фиксация подозрительных факторов несвойственных текущему моменту (пример – наличие на перегонах следов на снегу уходящих в сторону лесных массивов, посадок, летом примятой травы, посторонних автомашин в полосе отвода, посторонних предметов на путях и в полосе отвода, вскрывание технического обустройства и т.д.) вызывающего подозрение с докладом ДСП, ДНЦ и записью в «книгу замечаний машиниста».

3. Запрет провоза посторонних лиц в кабинах локомотивов, МВПС и ССПС.

4. Исключить факты доставки писем, посылок в кабинах локомотивов, МВПС и ССПС.

5. Содержание в исправном состоянии технических средств обеспечивающих сохранность ТПС (замки входных дверей локомотивов) и сохранность инвентаря строгого учёта.

6. Повышение внимания при осмотре поездов на станциях, в парках при обработке вагонов, в пути следования, при встрече и отправлении поездов на предмет обнаружения подозрительных предметов. Реализация мероприятий по «шахматному контролю» направленная на повышение внимания. Выявление посторонних лиц находящихся в парках отстоя, формирования, прибытия и отправления поездов.

7. Перемещение работников ж.д. транспорта только по служебным проходам.

8. Соблюдение регламентов оповещения оперативных органов ФСБ, ЛОВД через дежурный аппарат (ДСП, ДНЦ, ТЧД, дежурным операторам ВЧДэ) при выявлении фактов направленных на проведение террористических актов и любых действий дестабилизирующих работу ж.д. транспорта

ПАМЯТКА

для эксплуатирующего персонала ЦДИМ о работе установленных систем АС КРСЧС на разных типах СПС





1. Общие положения




Путевые машины, оборудованные автоматизированной Системой контроля за работой специального подвижного состава (АС КРСЧС).

АС КРСЧС выполняет следующие функции:

- определение фактического местоположения СПС как в ходе движения к месту проведения работ, так и в процессе их выполнения с привязкой километрам и пикетам;
- осуществление сбора, обработки и хранения данных о параметрах функционирования узлов и агрегатов СПС в соответствии с их назначением;
- фиксация начала и окончания всех режимов работы машины во временном интервале и фактическое ее местоположение в сформированные периоды;
- декларация и передача ошибок, формируемых приборами безопасной работы крановых установок;
- передачу накопленных с последнего сеанса связи и внутренней памяти бортового модуля данных по эксплуатационным параметрам СПС в основное хранилище цифровой информации АС КРСЧС с последующей их публикацией на информационном портале sps.gis.ru.net;
- передачу данных об объемах и параметрах выполненных СПС работ в Автоматизированную систему управления процессами эксплуатации и обслуживания специального подвижного состава (АСУ СПС);
- в случае отсутствия питания в бортовой сети СПС, обеспечивает автономное функционирование (питание от собственной аккумуляторной батареи) не менее 12 (двенадцати) часов с определением местоположения путевой единицы, автоматически переключается на питание от бортовой сети СПС при его возобновлении с функцией заряда внутреннего аккумулятора.
- бортовой модуль АС КРСЧС работает в автономном режиме и не требует вмешательства в ее работу.

2. Порядок работы эксплуатирующей бригады при проведении ежедневного технического осмотра ССПС в начале смены

Ситуация	Действия эксплуатирующей бригады	Фото	Фото
Проверка АС КРСЧС эксплуатирующей бригадой	Визуально убедиться в наличии свечения светодиодных огней, расположенных на дверце системного шкафа оборудования АС КРСЧС (СЕТЬ/ГЛОНАСС/GSM)	 Передняя панель шкафа АС КРСЧС для МРТ	 Передняя панель шкафа АС КРСЧС для ЖДСМ
	Визуально убедиться в наличии свечения светодиодных огней, расположенных на боковой стенке системного шкафа оборудования АС КРСЧС (Статус Питание, Статус GSM/GPS-ГЛОНАСС/). Описание Режим работы/Статуса системы АС КРСЧС расположено на дверце шкафа	 Описание Режим работы/Статуса системы АС КРСЧС на СМ	 Боковая панель шкафа АС КРСЧС на СМ

	<p>Визуально убедиться в наличии свечения светодиодных огней, расположенных в верхней части системного шкафа оборудования АС КРСРС (СЕТЬ/ГЛОНАСС/GSM). При этом электронный блок сбора, управления и отображения информации должен находиться во включенном состоянии, о чём свидетельствует информация, появившееся на работающем ЖК экране.</p>	 <p>Электронный блок сбора, управления и отображения информации на СМ и ПСС, версия с 2021 года</p>	 <p>Общий вид АС КРСРС на СМ и ПСС, версия с 2021 года</p>
	<p>Визуально убедиться в наличии свечения светодиодных огней, расположенных на пластиковом корпусе блока сбора и обработки данных АС КРСРС (СЕТЬ/ГЛОНАСС/GSM)</p>	 <p>Общий вид АС КРСРС на КЖТ-4РС</p>	

<p>Светодиод «СЕТЬ» светиться, светодиоды «ГЛОНАСС» или «GSM» не светятся</p>	<ol style="list-style-type: none"> 1. Убедиться в надежности крепления антенных кабелей с соответствующей маркировкой в верхней части системного шкафа АС КРСРС, при необходимости подкрутить антенные кабели GPS, GSM 2. Произвести отключение кабеля питания (в запитанном состоянии) от системы на время не менее 2-х минут 3. По истечении 2-х минут произвести повторное подключение 4. при отсутствии свечения светодиодного индикатора «СЕТЬ» проверить подключение кабеля к бортовой сети ССПС в точках его подключения (в пульте управления). 	 <p>Разъемы антенн шкафа АС КРСРС для МРТ</p>	 <p>Разъемы антенн шкафа АС КРСРС для ЖДСМ</p>
<p>Светодиоды АС КРСРС «СЕТЬ/ГЛОНАСС/GSM» не светятся</p>	<p>Принять все меры по восстановлению питания от электросети (при длительном прекращении питания от электросети аккумуляторная бат-я разрядится).</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Проверить надежность крепления кабеля питания 2. Проверить надежность крепления информационного кабеля 	 <p>Разъемы для МРТ разъем подключения информационного кабеля</p>	 <p>Разъемы для ЖДСМ разъем подключения питания</p>

Светодиоды АС КРСПС (Статус Питание, Статус GSM/GPS-ГЛОНАСС/ Режим уборки, Режим выгрузки) **не светятся**

Принять все меры по восстановлению работоспособности согласно «Описанию Режимы работы/Статуса системы АС КРСПС» - расположено на дверце шкафа



Описание Режимы работы/Статуса системы АС КРСПС



Боковая панель шкафа АС КРСПС на СМ с горящими светодиодами «Режим уборки»

1. Убедиться в надежности крепления антенных кабелей с соответствующей маркировкой к боковой части системного шкафа АС КРСПС, при необходимости подкрутить антенные кабели GPS, GSM.
2. Произвести отключение кабеля питания (в запитанном состоянии) от системы на время не менее 2-х минут.
3. По истечении 2-х минут произвести повторное подключение.
4. При отсутствии свечения светодиодного индикатора «СЕТЬ» проверить подключение кабеля к бортовой сети ССПС.



Разъемы Блока АС КРСПС беспроводной передачи сигнала режима выгрузки в хвостовой кабине СМ



Разъемы подключения кабелей к шкафу АС КРСПС в головной кабине СМ

Если при внешнем осмотре обнаружены механические повреждения провода питания бортового модуля – **эксплуатация АС КРСПС ЗАПРЕЩЕНА.**

Во всех случаях обнаружения неисправностей или о не корректной работе системы АС КРСПС необходимо:

- сделать запись в бортовом журнале машины формы ТУ-152, доложить вышестоящему руководству балансодержателя СПС;
- сделать фотографии(видео): шкаф с подключенными антенными и информационными кабелями, места расположения антенн ГЛОНАСС/GPS и GSM, лампы индикации (при включенном электропитании на борту машины), бирку с номером оборудования АС КРСПС) и переслать их вышестоящему руководству;
- сделать видеосъемку **внутри** штатных шкафов и пультов путевой машины точек подключения кабельной продукции бортового оборудования АС КРСПС.

ПАМЯТКА по предупреждению случаев проездов запрещающих сигналов светофоров

ДОПУСК

Приемка ССПС

Проверить техническое состояние приборов безопасности, наличие штампа-справки в журнале ф. ТУ-152, наличие и целостность пломб на приборах безопасности и ЭПК



Наличие действующего заключения на тип техники и участок обслуживания

Не выезжать на участок обслуживания или станцию при отсутствии заключения (или заключения с истекшим сроком) для самостоятельной работы на данном участке (при отсутствии заключения выезжать на участок или станцию только при сопровождении машиниста-инструктора или проводника)



ПРИВЕДЕНИЕ В ДВИЖЕНИЕ

Перед отправлением

Перед отправлением в кабине должны находиться все члены бригады ССПС

Поездным порядком

лично убедиться в том, что сигнал с пути отправления разрешающий (или выдано соответствующее разрешение на его проследование или на начало движения) и показание сигнала воспринято правильно

Маневровым порядком

имеет право начать движение только при выполнении **трех** условий -



наличии разрешающего показания маневрового светофора,



наличии доведенного плана маневровой работы,



полученном указании (команды) на начало движения от руководителя маневров

СЛЕДОВАНИЕ МАНЕВРОВЫМ ПОРЯДКОМ

В начале передвижения маневровым порядком в случае параллельного движения маневрового состава по соседним путям открыть окно и убедиться в правильности направления движения по элементам верхнего строения пути (концы шпал, опоры контактной сети и т.п.) и отсутствии подаваемых сигналов остановки

при отсутствии видимости маневрового, выходного (маршрутного) светофора следовать со скоростью, обеспечивающей безопасность движения, но не более 20 км/ч с готовностью остановиться у светофора с запрещающим показанием

Категорически запрещается движение маневрового состава (ССПС) в обратном направлении "по неиспользованному маршруту"

Проследовать маневровый светофор с запрещающим показанием можно при получении устного приказа ДСП

СЛЕДОВАНИЕ ПОЕЗДНЫМ ПОРЯДКОМ

обеспечить за 400 метров до запрещающего сигнала скорость движения не более 20 км/час и остановку перед светофором с применением тормозов в поезде

исключить любое отвлечение (устранение неисправности на ССПС, ввод параметров в устройства безопасности, разговоры по радиостанции т.д.) до полной остановки поезда

при подъезде к светофору с запрещающим показанием, находящимся на неблагоприятном профиле пути или расположенным на уклоне, предварительно остановиться на расстоянии не менее чем за 200 метров перед светофором с запрещающим показанием с последующей зарядкой тормозов и подтягиванием поезда к светофору

НЕВЫПОЛНЕНИЕ ДАННЫХ ТРЕБОВАНИЙ ПРИВОДИТ К ПРОЕЗДУ

20 ОСНОВНЫХ ТРЕБОВАНИЙ БЕЗОПАСНОСТИ!

НЕ приступай к работе без инструктажа



НЕ употребляй на рабочем месте алкоголь и наркотические (токсические) вещества



НЕ выполняй работу без спецодежды, спецобуви, СИЗ и сигнальных принадлежностей



НЕ работай неисправным инструментом, не разбрасывай инструмент на путях



НЕ проходи по междупутью в опасных и негабаритных местах, воспользуйся маршрутами служебных проходов



НЕ стой на междупутье при безостановочном движении поездов на смежных путях



НЕ переходи через путь перед близко идущим поездом



НЕ подлезай под вагоны



НЕ прыгай со стоящего подвижного состава на междупутье



НЕ работай на ж/д путях без ограждений и выдачи предупреждений



НЕ приступай к работе во время маневров



НЕ находишься в опасной зоне



НЕ выполняй работу, не входящую в круг твоих должностных обязанностей



НЕ прикасайся к токоведущим частям электрооборудования, клеммам и проводам, арматуре освещения, не открывай дверцы электрощитов



НЕ нарушай технологию производства работ, не подходи к рабочим органам машины



НЕ поднимайся на крышу вагона под контактной сетью, находящейся под напряжением



НЕ отвлекайся во время работы, не разговаривай во время работы по мобильному телефону, не работай в наушниках от аудиоплеера



НЕ допускай нарушений трудовой дисциплины



НЕ используй личный автотранспорт в служебных целях



НЕ забудь незамедлительно сообщить своему руководителю о любой ситуации, угрожающей жизни и здоровью людей, о несчастном случае или об ухудшении состояния своего здоровья



ПОМНИ! **НЕСОБЛЮЖДЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ОХРАНЫ ТРУДА, РАНО ИЛИ ПОЗДНО ПРИВОДИТ К НЕПОПРАВИМЫМ ПОСЛЕДСТВИЯМ!**

ТЕБЯ ЖДУТ ДОМА!

Служба охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ЦДИ