

Презентация на тему: “Машинист электровоза”



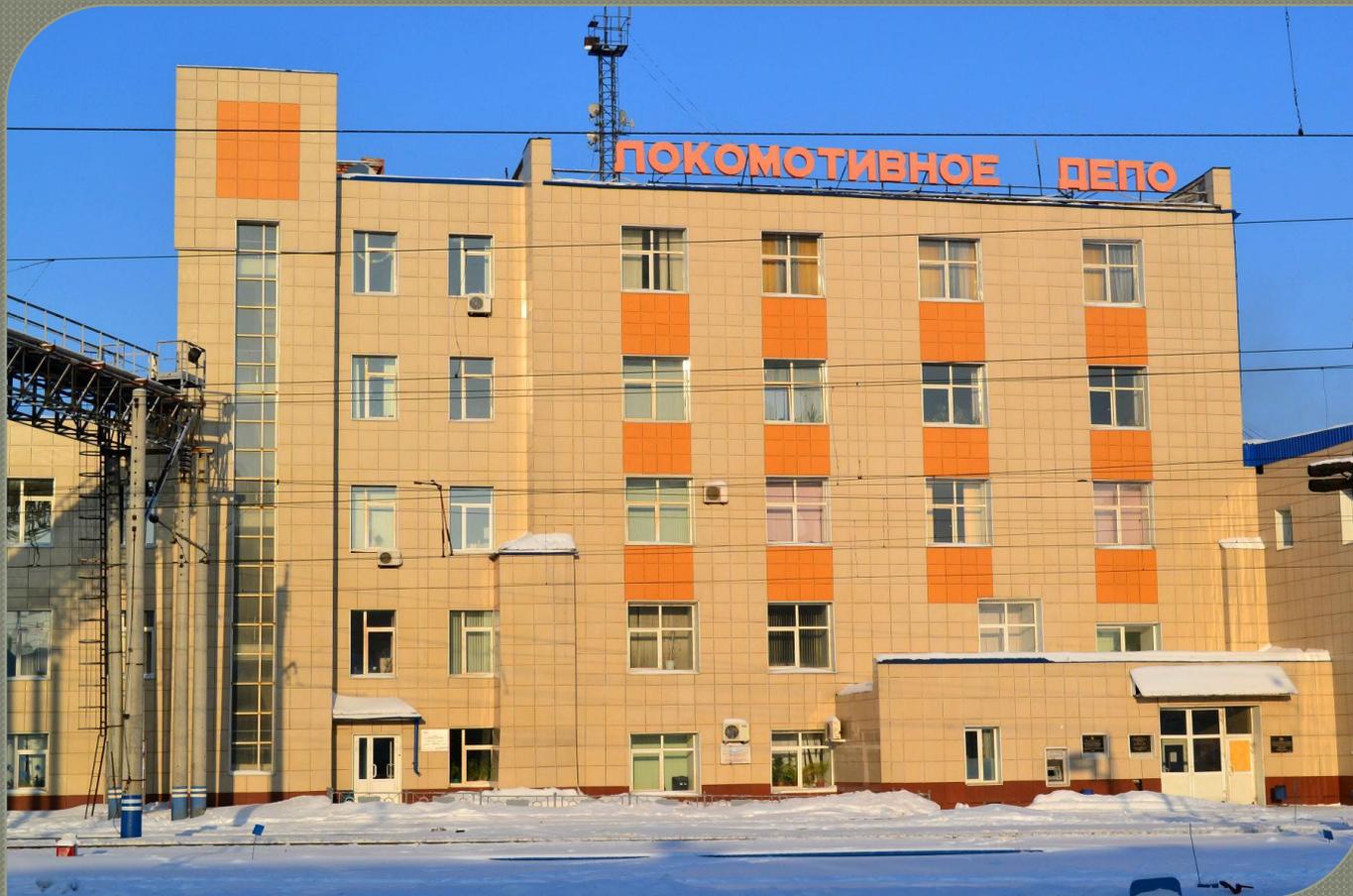
История появление профессии

Первоначально обозначение на железной дороге специальности по управлению локомотивом было «механик», в дальнейшем после распространения термина «машинист» термин «механик» оставался неофициальным и даже более распространённым термином для обозначения специальности машиниста локомотива. Позднее с усложнением техники и переходом на электрическую тягу появился термин «инженер»





В состав локомотивной бригады входят два человека. Машинист и его помощник, т.е. Помощник Машиниста. В обязанности локомотивной бригады входит приёмка локомотива, а это внешний осмотр его экипажной части и внутренний осмотр всех его узлов и агрегатов, строгое соблюдение графика движения поезда и принятие грамотных решений в экстренных ситуациях, будь то машина на переезде или резкая смена сигнала на светофоре с зелёного на красный.



Но перед тем, как приступить к приёвке локомотива и поезда в целом, локомотивная бригада проходит так называемую “Явку”, которая включает в себя своевременное прибытие локомотивной бригады в депо для прохождения предрейсового мед.осмотра и инструктажа

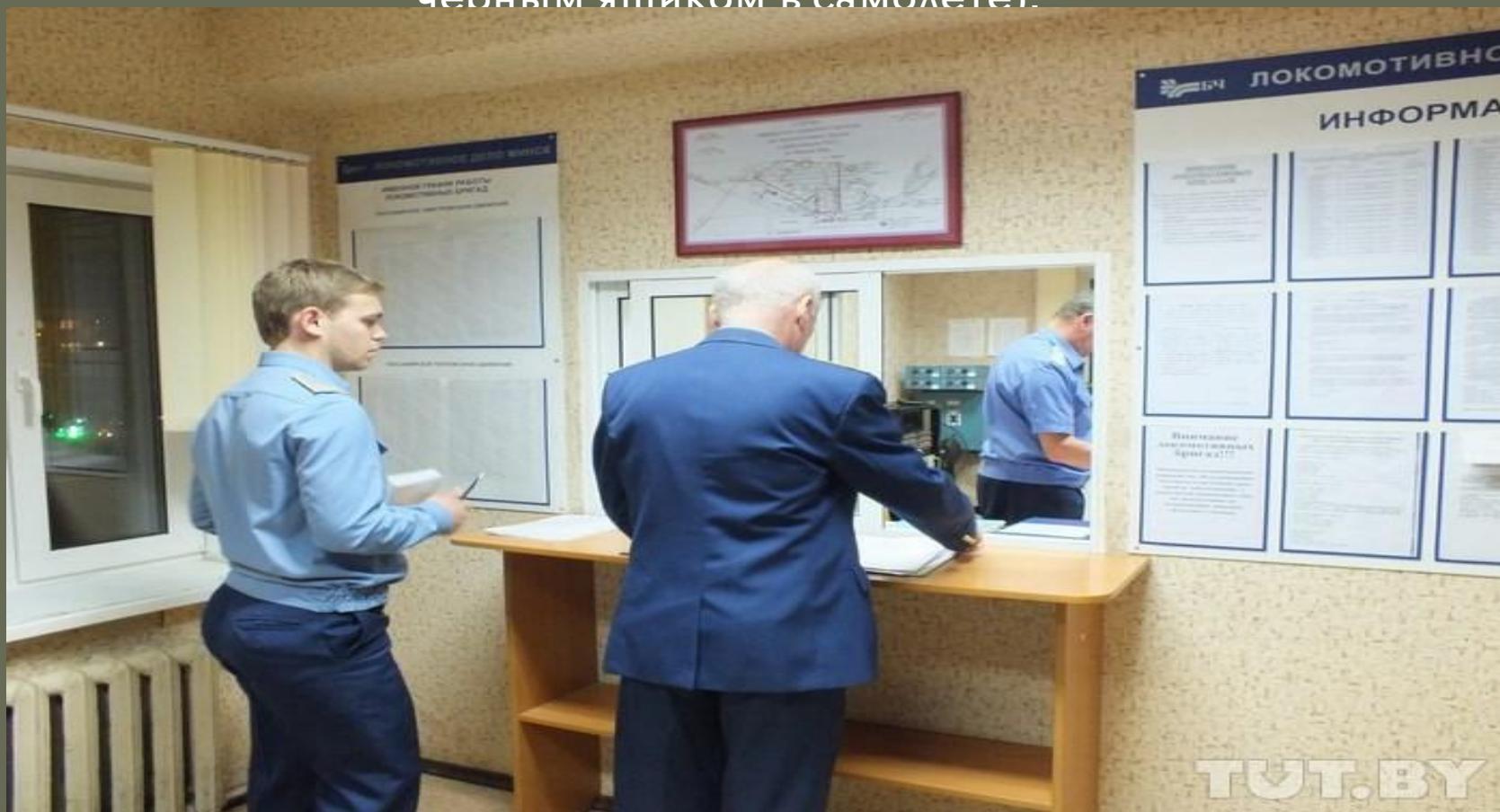


Предрейсовый мед.осмотр локомотивная бригада проходит у дежурных врачей в депо. Они измеряют пульс, давление, ведь здоровье локомотивной бригады должны быть железным, и так же проверяют на предмет алкогольного опьянения, ведь Машинист и его Помощник должны находиться только в здоровом рассудке.

Но процедура “Явки” так же включает в себя и прохождение предрейсового инструктажа, который включает в себя освещение последних событий на железной дороге, а это может быть сход поезда, неграмотные действие локомотивной бригады ну и т.п. Проводится такой инструктаж с целью разъяснения, объяснения какого либо происшествия и исключение его в дальнейшем.



После прохождения предрейсовых мед.осмотра и инструктажа локомотивная бригада получает все необходимые документы на поезд у дежурного по депо, а это предупреждения в которых указаны все временные ограничения скорости, возможные препятствия (сели, камнепад) и просто места повышенной бдительности с подачей звуковых сигналов (например работа путейцев по соседнему пути), натурный лист, кассету регистрации данных для прибора безопасности (по аналогии с чёрным ящиком в самолёте).





После приёмки локомотива Машинист и его помощник приступают к опробованию тормозов поезда. Происходит она так, что машинист даёт ступень торможения, а вагонники проверяют срабатывания тормозов по всему поезду и после их отпуск. Если всё в порядке, то выписывается справка о нормальной работе тормозного оборудования, в которой прописано всё. Номер хвостового вагона, кол-во осей в поезде, масса брутто и нетто. Это всё очень важно. И лишь только после выписывания этой справки поезд имеет право отправиться.



После доклада ДСП (дежурному по станции) машиниста о том, что все документы получены, помощник машиниста в кабине и полной готовности на отправление, ДСП со своего пульта готовит маршрут отправления после чего полностью его проговаривает. Машинист, в свою очередь, в ответ ДСП, его дублирует дабы удостовериться в правильности восприятия команды. Если всё правильно, то ДСП даёт подтверждение на отправление и после проговаривания Машинистом и его Помощником регламента “Минута готовности” они отправляются.

Список поездных документов и бланка предупреждений



Приборы безопасности и радиостанции

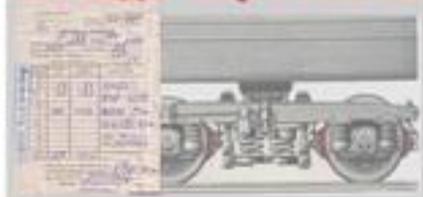


Тормоза

(при приемке на станционных железнодорожных путях)



Формы ВУ-45 и обеспечение поезда тормозами



Соответствие номера хвостового вагона в справке ВУ-45 и натурном листе поезда



Время стоянки от последнего опробования тормозов



Давление в тормозной и питательной магистралях



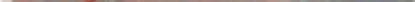
Показание локомотивного светофора или блока индикации КЛУБ



Проверка целостности тормозной магистрали - постановкой ручки



Показание выходного (маршрутного) светофора с пути отправления



Установленная скорость следования по маршруту отправления



Отсутствие сигналов остановки с железнодорожного пути и поезда



Регламент переговоров “Минута готовности” включает в себя перечисление, проверка и перепроверка самых важных деталей и узлов. Например, включение приборов безопасности и получение справки о исправности тормозного оборудования.



Кабина управления электровоза ЭП2к. Слева место Помощника Машиниста, а справа Машиниста



Место Машиниста Электровоза
и приборы управления поездом.



Алексей Уланов | vk.com/ulan3



Домашняя атмосфера
в рабочей поездке



После отправления поезда локомотивной бригаде остается лишь опробовать тормоза поезда в пути следования на эффективность путём выпуска ступени торможение и замера тормозного пути и в порядке графика провести поезд.



Взять тот же самый фирменный поезд 071/072 Екатеринбург-Санкт-Петербург “Демидовский экспресс”. Многие думают его с Екатеринбург и до самого Санкт-Петербурга ведёт локомотивная бригада, но нет. Машинисты с Помощниками ездят на определённых плечах обслуживания. У депо ТЧЭ-6 Свердловск Пассажирский это такие города как Пермь, Тюмень, Дружинино, Курган и еще пару штук.



По приезде в город оборота локомотивная бригада или сдаёт поезд следующей бригаде, которая принимает поезд у приехавшей и едут дальше, или, если пришло время обслуживания (проведения ремонта), ставят в депо. Депо – этакый гараж для локомотивов, где их обслуживают.



После сдачи поезда (следующей бригаде или отцепки и постановки в депо) локомотивная бригада идёт отдыхать в ДОЛБ. ДОЛБы находятся на всех крупных станциях РЖД. Они выглядят как самые обычные гостиницы, уют в которых создают дежурные по дому отдыха локомотивных бригад. Они записывают тех кто приехал или наоборот, будят тех, кому уже пора вставать на явку. Обычная поездка бригады составляет сутки. 7-8 часов в одну сторону, отдыха около 6 и, соответственно, 7-8 часов занимает дорога домой. После того, как бригада сдала поезд, отдохнула в ДОЛБе, они проходят точно такую же явку и едут домой.

БЫТЬ МАШИНИСТОМ ДЛЯ ПАРНЯ ЧЕСТЬ,

А РАБОТА В ОФИСЕ И У БАБЫ ЕСТЬ.

