

Государственное автономное профессиональное
образовательное учреждение
«Волгоградский техникум железнодорожного транспорта и
коммуникаций»



Российские
железные дороги
Письменная экзаменационная работа на тему
«РЕГЛАМЕНТ ПЕРЕГОВОРОВ И ДЕЙСТВИЙ ПРИ
МАНЕВРОВОЙ РАБОТЕ»

Выполнил
Руководитель

Сердяк С.Ю.
Лунева А.В.

2017

Содержание



Введение

1 Технологический раздел

1.1 Включение и выключение КЛУБ

1.2 Сигнализация проходными светофорами

1.3 Регламент переговоров и действий при маневровой работе

2 Экономический раздел

2.1 Определение заработной платы

2.2 Определение явочного контингента

2.3 Определение списочного контингента

3 Охрана труда

3.1 Требования охраны труда при производстве маневровой работы

3.2 Мероприятия по обзорному осмотру пострадавшего и временной остановке наружного кровотечения

3.3 Работы разрешенные при запуске дизеля и нахождении локомотива под контактным проводом

Список использованных источников

Включение и выключение КЛУБ

Перед включением аппаратуры КЛУБ на локомотивах и МВПС машинист должен:

- убедиться, что давление воздуха в главных резервуарах не менее 7кгс/см ;
- краны, соединяющие электропневматический клапан автостопа (ЭПК) с тормозной и напорной магистралями находятся в открытом положении;
- на разобщительный кран тормозной магистрали ЭПК надет фиксатор его открытого положения (кроме МВПС);
- ключ в замке ЭПК повернут в крайнее правое положение;
- убедиться по вольтметру, установленному в кабине, что напряжение источника питания КЛУБ в установленных пределах
- на односекционных двухкабинных локомотивах, не имеющих автоматической схемы переключения кабин, повернуть рукоятку переключателя направления в положение, соответствующее направлению движения и установить тумблер «1КАБ-2КАБ» на блоке БК-1 КЛУБ в положение, соответствующее той кабине, из которой будет осуществляться движение;
- на односекционных двухкабинных локомотивах, имеющих автоматическую схему переключения кабин при включении КЛУБ во второй кабине установить управление локомотивом из второй кабины.

Включение аппаратуры КЛУБ контролируется следующими устройствами и способами:

1) Специальными блокировочными устройствами, автоматически исключающими возможность отправления и следования локомотива ,с выключенной аппаратурой КЛУБ;

2) Записью включенного положения КЛУБ на ленте механического скоростемера ЗСЛ2М(срабатывание электромагнита ЭЭ) или комплекса КПД. Блокировочные устройства, автоматически исключающие возможность отправления и следования, должны быть обязательно включены на всех моторвагонных поездах и локомотивах.

Помощник машиниста обязан убедиться, что аппаратура КЛУБ включена, а так же убедиться в работоспособности регистрирующих и контролирующих устройств и доложить об этом машинисту.

Порядок выключения устройств КЛУБ

Поворотом ключа ЭПК в крайнее правое положение выключить ЭПК;

На локомотивах (МВПС) , имеющих автоматические выключатели КЛУБ, установить их в положение «Выключено» , а при их отсутствии установить в положение «Выключено» тумблер «ВКЛ» на блоке БЭЛ.

Сигнализация проходными светофорами

На участках, оборудованных автоблокировкой с четырехзначной сигнализацией, проходными, входными, маршрутными по главному железнодорожному пути и выходными светофорами подаются сигналы:

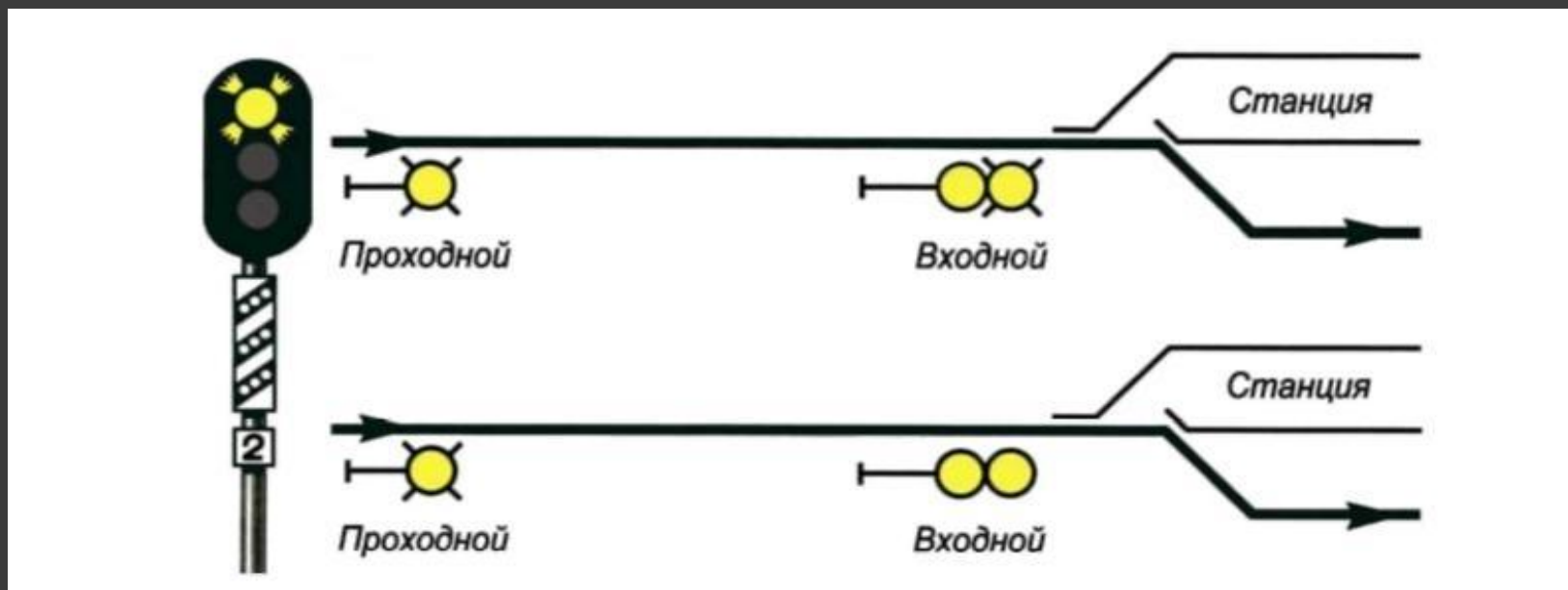
- 1) один зеленый огонь – впереди свободны три или более блок-участка;
- 2) один желтый и один зеленый огни – впереди свободны два блок-участка (рис.1);
- 3) один желтый огонь – впереди свободен один блок-участок;
- 4) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал.



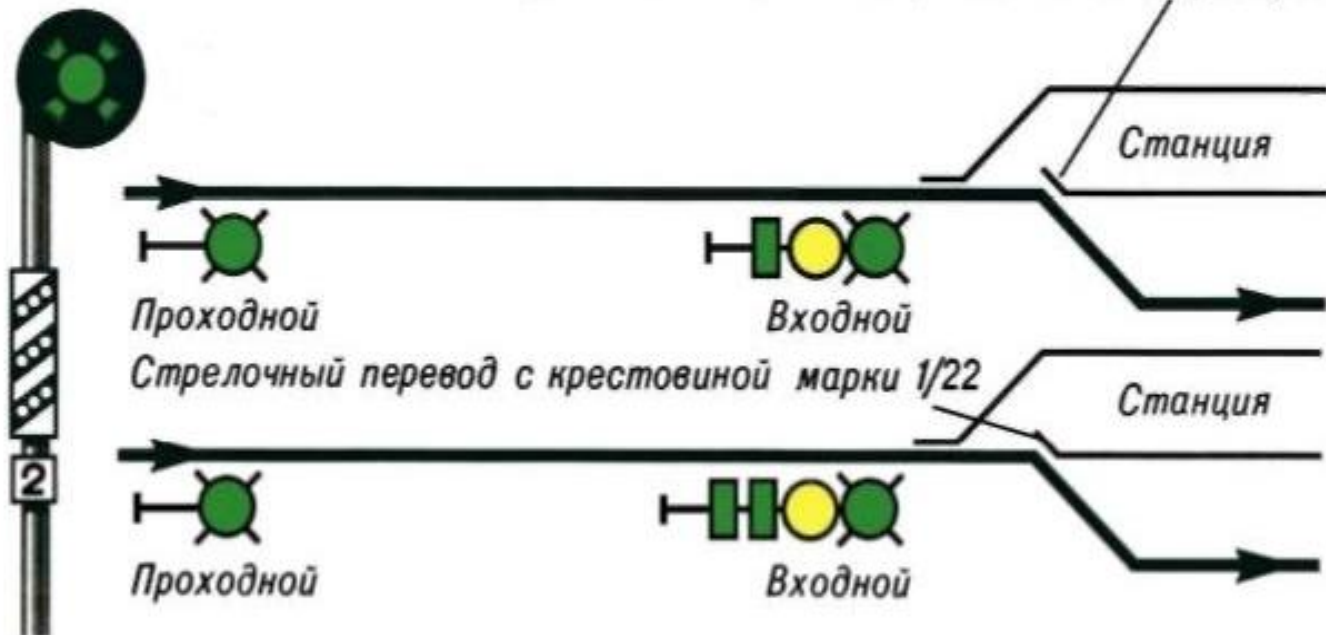
На участках, оборудованных автоблокировкой с трехзначной или четырехзначной сигнализацией, на проходных светофорах, расположенных перед входными светофорами (предвходных), применяются, кроме того, сигналы:

1) один желтый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его с уменьшенной скоростью; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции (рис.2);

2) один зеленый мигающий огонь – разрешается движение с установленной скоростью; входной светофор открыт и требует проследования его со скоростью не более 80 км/ч; поезд принимается на боковой железнодорожный путь железнодорожной станции со скоростью до 120 км/ч, на предвходном светофоре также подается сигнал – один зеленый мигающий огонь.



Стрелочный перевод с крестовиной марки 1/18

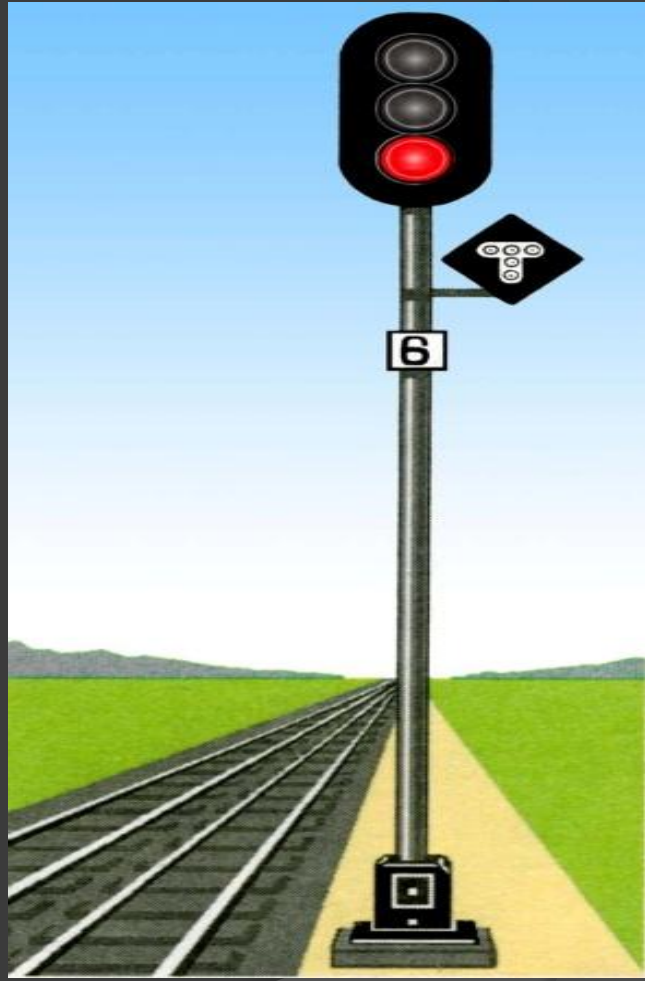
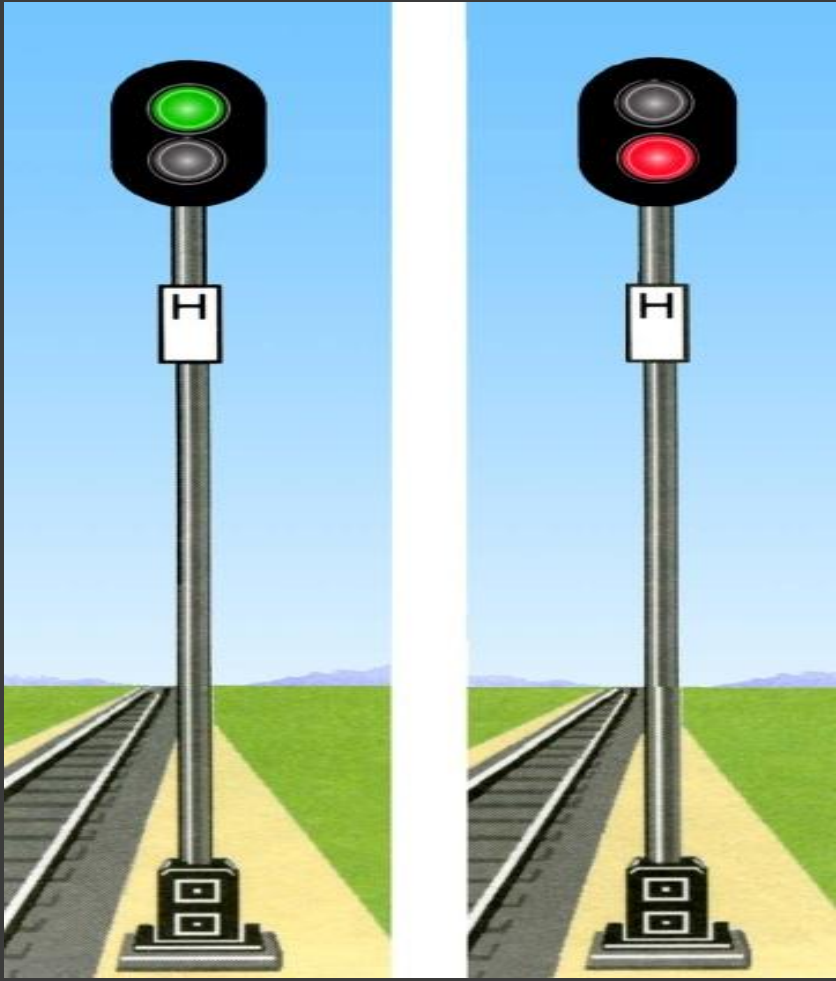


Проходными светофорами на участках, оборудованных полуавтоматической блокировкой, подаются сигналы:

1) один зеленый огонь – разрешается движение с установленной скоростью; перегон до следующей железнодорожной станции (путевого поста) свободен (рис. 4);

2) один красный огонь – стой! Запрещается проезжать сигнал (рис. 5).

На участках с автоблокировкой условно-разрешающий сигнал проходного светофора, расположенного на затяжном подъеме, подаваемый знаком в виде буквы «Т» прозрачно-белого цвета с отражателями, нанесенным на щите, закрепляемым на опоре светофора (рис. 6), разрешает грузовому поезду проследование светофора с красным огнем со скоростью на железнодорожных путях общего пользования – не более 20 км/ч, а на железнодорожных путях необщего пользования – не более 15 км/ч, с особой бдительностью и готовностью немедленно остановиться, если встретится препятствие для дальнейшего движения.



Регламент переговоров и действий при маневровой работе

После прибытия поезда на станцию, отцепки локомотива по команде ДСП и получения от ДСП указания на производство маневровой работы, машинист обязан сообщить помощнику машиниста план предстоящей маневровой работы. При разрешающем показании маневрового светофора, и переходе с поездной на маневровую работу помощник машиниста обязан доложить машинисту:

«Переходим на маневровые передвижения, скоростемерная лента протянута; маневровый светофор (.....литер) с пути(номер пути) лунно-белый; стрелки по маршруту (в пределах видимости)».

Машинист обязан ответить:

«Вижу лунно-белый с пути, маршрут готов». После этого машинист приводит локомотив в движение.

В начале маневровой работы или после смены кабины управления локомотивом и приведения его в движение помощник машиниста обязан доложить машинисту о необходимости проверки действия вспомогательного тормоза локомотива при скорости 3-5 км/час до полной остановки.

При осуществлении маневровой работы машинист и помощник машиниста обязаны сообщать друг другу о показаниях каждого маневрового светофора, положении стрелок по маршруту следования, контролировать свободу пути, по которому следует локомотив и установленную скорость движения.

Расчет заработной платы

Требуется:

1. Рассчитать тарифную часть заработной платы в пассажирском движении и на маневрах за октябрь 2016 года;
2. Определить доплаты: за класс, наличие вторых прав у машиниста, работу в ночное время;
3. Определить сумму заработной платы к начислению;
4. Произвести расчет НДФЛ в размере 13%;
5. Определить сумму заработной платы к выдаче.

Решение:

1. Рассчитаем тарифную часть заработной платы в пассажирском движении и на маневрах за октябрь 2016 года:

$$128 \text{ час.} \times 166,00 \text{ руб.} = 21248 \text{ руб.}$$

$$52 \text{ час.} \times 134,00 \text{ руб.} = 6968 \text{ руб.}$$

$$21248 \text{ руб.} + 6968 \text{ руб.} = 28216 \text{ руб.}$$

2. Определяем доплаты:

$$28216 \text{ руб.} \times 15\% = 4232,4 \text{ руб.} \text{ – за 1 класс;}$$

$$28216 \text{ руб.} \times 10\% = 2821,6 \text{ руб.} \text{ – за наличие вторых прав машиниста;}$$

$$166 \text{ руб.} \times 32 \text{ час.} \times 40\% = 2124,8 \text{ руб.} \text{ – за работу в ночное время.}$$

3. Определить сумму заработной платы к начислению:

$$28216 \text{ руб.} + 4232,4 \text{ руб.} + 2821,6 \text{ руб.} + 2124,8 \text{ руб.} = 37394,8 \text{ руб.}$$

4. Расчет НДФЛ в размере 13%:

$$37394,8 \text{ руб.} \times 13\% = 4861,3 \text{ руб.}$$

5. Определяем сумму заработной платы к выдаче:

$$37394,8 \text{ руб.} - 4861,3 \text{ руб.} = 32533,5 \text{ руб.}$$

Явочная численность локомотивных бригад определяется по формуле:

$$\text{Ч}_{\text{яв}}^{\text{л.б}} = K \frac{N}{T_{\text{ср.мес}}} \cdot t_{\text{общ}}^{\text{р}},$$

Где K – количество календарных дней, для которых составлено расписание;

$T_{\text{ср.мес}}$ – средняя норма рабочего времени локомотивной бригада, ч;

t – общее время работы бригады на участках АБ и АВ, ч.

$$\text{Ч}_{\text{яв}} = 29 \cdot 28 / 180 \cdot 16 = 72 \text{ бригады}$$

Определение списочного контингента

$$\text{Ч}_{\text{сп}} = \text{Ч}_{\text{яв}} \times (1 + K_{\text{зам}}), \quad (2)$$

где $K_{\text{зам}}$ - коэффициент замещения, учитывающий нахождение рабочих в отпуске и на больничном листе и т.д., $K_{\text{зам}} = 1,2$.

$$\text{Ч}_{\text{сп}} = 72 \cdot 2,2 = 158 \text{ бригад}$$

Требования охраны труда при производстве маневровой работы

Машинисту (локомотивной бригаде) запрещается приводить в движение МВПС, не зная плана предстоящей маневровой работы и без получения сигнала или указания от руководителя маневров. Подаваемые сигналы и команды маневровый машинист обязан повторять.

Если машинист не уверен в правильности восприятия указания или сигнала, он не должен приводить МВПС в движение, а во время маневровых передвижений - должен остановиться. При этом необходимо выяснить обстановку у руководителя маневров.

Запрещается вмешиваться в производство маневровой работы другим работникам депо и работникам смежных служб.

Машинисту запрещается получать команды от руководителя маневров через третье лицо.

Маневровые машинисты (работники локомотивных бригад) должны быть обеспечены исправными переносными радиостанциями.

Управление МВПС при производстве маневровой работы производится из головной, по ходу движения поезда, кабины управления.

При выполнении маневровых передвижений двух и более МВПС в одном районе депо, последовательность маневровых передвижений определяет дежурный по депо, либо лицо, установленное местной инструкцией по организации маневровой работы.

При прицепке маневрового локомотива к МВПС локомотивная бригада обязана:

-затормозить МВПС, к которому для соединения подходит локомотив, опустить токоприёмники;

-при выходе на путь для контроля прицепки локомотива к электропоезду находиться в безопасном месте, в сигнальном жилете.

Перед соединением тормозных соединительных рукавов машинист (помощник машиниста) должен их продуть.

При продувке тормозной магистрали, во избежание удара головкой соединительного тормозного рукава, машинист (помощник машиниста) должен, сняв головку рукава с крюка кронштейна, надёжно удерживая рукой и прижимая её к ноге (бедру), плавно открыть (на 3-5 сек.) и закрыть концевой кран. При этом струю выпускаемого воздуха направить параллельно поверхности земли, во избежание подъема песка и пыли и засорения глаз. Запрещается направлять поток воздуха на людей. Работу следует выполнять в защитных очках.

После продувки тормозной магистрали и соединения тормозных рукавов между маневровым локомотивом и головным вагоном МВПС машинист (помощник машиниста) должен открыть сначала концевой кран тормозного рукава маневрового локомотива, а затем МВПС.

Мероприятия по обзорному осмотру пострадавшего и временной остановке наружного кровотечения

Произвести обзорный осмотр пострадавшего на наличие кровотечений;

- пальцевое прижатие артерии;
- наложение жгута;
- максимальное сгибание конечности в суставе;
- прямое давление на рану;
- наложение давящей повязки.

При венозном кровотечении кровь темная, вытекает сплошной струей. Способ остановки кровотечения - наложение давящей повязки в области ранения, приподняв пострадавшую часть тела.

При сильном артериальном кровотечении - кровь алая, вытекает быстро пульсирующей или фонтанирующей струей. Способ остановки кровотечения - сдавливание артерии пальцами с последующим наложением жгута, закрутки или резкое сгибание конечности в суставе с фиксацией ее в таком положении.

Жгут на конечности накладывают выше места ранения, обводя его вокруг поднятой кверху конечности, предварительно обернутой какой-либо мягкой тканью (бинтом, марлей), и связывают узлом на наружной стороне конечности. После первого витка жгута необходимо прижать пальцами сосуд ниже места наложения жгута и убедиться в отсутствии пульса. Следующие витки жгута накладывают с меньшим усилием.

Работы разрешенные при запуске дизеля и нахождении локомотива под контактным проводом

При поднятых и находящихся под напряжением токоприемниках электропоезда, а также при запуске дизеля разрешается:

- заменять перегоревшие лампы в кабине управления, буферных фонарей при обесточенных цепях освещения;
- протирать стекла кабины внутри и снаружи, лобовую часть кабины управления, соблюдая меры личной безопасности, используя СИЗ, не приближаясь к находящимся под напряжением токоведущим частям контактной сети на расстояние менее 2 м и не касаясь их через какие-либо предметы;
- заменять в цепях управления предохранители, предварительно их обесточив и включив автоматы защиты;
- менять прожекторные лампы при обесточенных цепях, если их замена предусмотрена из кабины управления;
- осматривать тормозное оборудование и проверять выходы штоков тормозных цилиндров, плотность пневматических сетей;
- продувать магистрали, резервуары, маслоотделители и влагоотделители; проверять на ощупь нагрев букс;
- осматривать аппаратуру под напряжением 50В постоянного тока, которая находится вне высоковольтных шкафов;
- проверять показания электроизмерительных приборов, расположенных в шкафах с электрооборудованием;
- проверять показания манометров;

-проверять работу вентиляции, отопления, освещения, системы оповещения, аппаратов и приборов в шкафах (кроме высоковольтных) и служебных помещениях, напряжение генератора, аккумуляторной батареи и зарядный ток, наличие и исправность кожухов электрических печей, плафонов, наличие пломб на стоп - кранах; -производить сухую уборку кабины управления, служебного тамбура.

Кроме того, на электропоездах разрешается внешним осмотром с земли или платформы определять скорость подъема и опускания токоприемников и состояние оборудования на крыше вагонов электропоезда, на дизель-поездах-проверять подачу песка под колесные пары.

СПАСИБО ЗА ВНИМАНИЕ