МОДУЛЬ А: «Выполнение работы дежурного по железнодорожной станции при нормальной работе устройств железнодорожного транспорта»

Время на выполнение модуля: 2 часа 00 минут

Конкурсное задание ***Модуля А*** выполняется на полигоне железнодорожной станции

- ✓ ***«Малая Вишера» деловая игра № 5****
- ✓ ***«Малая Вишера» деловая игра № 6****
- ✓ ***«Брантовка» деловая игра № 4*.***

** выбор полигона железнодорожной станции выполняется в процессе жеребьёвки непосредственно перед началом выполнения модуля.*

Задания: Вы заступили в смену дежурным по железнодорожной станции и Вам необходимо выполнить должностные обязанности дежурного по железнодорожной станции, строго придерживаясь требований нормативной документации, осуществить организацию приёма, отправления и пропуска поездов, в соответствии с графиком движения, расписанием движения транспортных средств, технически-распорядительным актом железнодорожной станции, выполнить маневровую работу на железнодорожной станции в заданный период времени с заполнением необходимой документации в бумажном виде с соблюдением регламента переговоров при организации движения поездов и маневровых передвижениях, обеспечить рациональное использование всех технических устройств, бесперебойный приём поездов на станцию, безопасность движения и сохранность подвижного состава.

! ВНИМАНИЕ

– Во время выполнения обязанностей ДСП участнику необходимо выполнять работу на тренажере, заполнять документацию и вести регламент переговоров параллельно в соответствии с работой. В случае выявления экспертами случаев отдельно выполненных элементов работы, к оценке принимается только один элемент (тренажер).

– Во время выполнения обязанностей дежурного по железнодорожной станции **НЕДОПУСТИМО** ставить тренажер на паузу.

– В случае выявления экспертами постановки тренажера на паузу – работа по выполнению задания начинается заново.

– Перед началом второй и последующих попыток участник должен поднять руку и оповестить об этом главного эксперта, чтобы зафиксировать начало.

– В случае выявления экспертами несоблюдения данного условия работы, оценка работы участника по данному модулю осуществляется только тренажера (отчет и график).

– Результаты всех попыток должны быть сохранены.

– В случае, если участник начинает выполнять задание со второй и далее попытки, то вся остальная работа по заполнению журналов и регламенту

переговоров также должна начинаться с начала, запись второй и каждой следующей попытки начинается с нового разворота листа.

– Оценка регламента экспертами производится в процессе выполнения.

– Завершение выполнения задания на полигоне станции является временем сдачи смены дежурным по железнодорожной станции.

– Перед завершением игры необходимо выполнить скриншот развёрнутого графика движения поездов и только после этого нажать кнопку «завершить».

– Сделайте скриншот отчета о выполненной работе сформированного на тренажёре.

Требования к оформлению модуля:

После окончания выполнения задания, все созданные файлы необходимо сохранить в формате PDF в одной папке на рабочем столе компьютера, указав номер рабочего места в соответствии с жеребьёвкой, название модуля, фамилию, имя.

Пример названия папки: РМ_1_Модуль_А_Иванов_Иван

МОДУЛЬ Б. «Проектирование основных элементов транспортной инфраструктуры»

Время на выполнение модуля: 2 часа 00 минут

Задания: Вы заступили на должность дежурного по железнодорожной станции Ключевая (характеристика железнодорожного участка и железнодорожной станции представлена в Приложении Б1), для успешного функционирования железнодорожной станции Вам необходимо решить комплекс задач по проектированию транспортной инфраструктуры с использованием информационных технологий для обработки оперативной информации.

✓ Вычертите схему пассажирской станции тупикового типа в соответствии с данными Приложения Б1, используя условное обозначение Приложения Б2, в любом графическом редакторе без масштаба, но соразмерно.

✓ На схеме станции пронумеруйте пути, стрелочные переводы, укажите расстояния между осями смежных путей в соответствии с ПТЭ ЖД РФ, расставьте предельные столбики, входные и выходные светофоры, укажите их обозначение, укажите примыкание пассажирской технической станции.

Требования к оформлению модуля: вид шрифта – Times New Roman, для текста размер шрифта – 14 (в таблице 10), межстрочный интервал – 1,5, выравнивание текста - по ширине (в таблице по центру). Страницы должны иметь нумерацию внизу справа.

После окончания выполнения задания, все файл необходимо сохранить в формате PDF (станция) и в формате графического редактора в одной папке на рабочем столе компьютера, указав номер рабочего места в соответствии с жеребьёвкой, название модуля, фамилию, имя.

Пример названия папки: РМ_1_Модуль_Б_Иванов_Иван

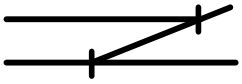
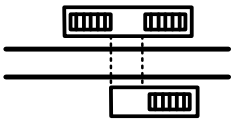
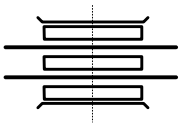
ПРИЛОЖЕНИЕ Б1

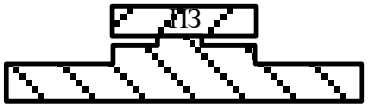
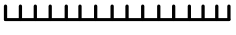
Характеристика станционных устройств

Характеристика станционных устройств и маневровых средств	**Значение**
Схема железнодорожного участка	
Количество перронных путей на станции для приема и отправления пассажирских поездов, в т.ч. – для пригородных поездов – для поездов дальнего следования	8 путей* 3 пути* 5 путей*
Вытяжные пути в горловине станции	2 пути
Оборудование стрелочных переводов, расположенных на главных, приемоотправочных и сортировочных путях	ЭЦ
Тяга	Электровозная
Длина пассажирских платформ для пригородных поездов	350 м*
Длина пассажирских платформ для поездов дальнего следования	600 м*
Количество маневровых локомотивов на железнодорожной станции	1
Объекты, расположенные на территории станции	пассажирский вокзал, почтово-багажные устройства
Пассажирские устройства	Для обслуживания пассажиров на станции расположены высокие пассажирские платформы
	для прохода пассажиров - тоннель

ПРИЛОЖЕНИЕ Б2

Используемое условное обозначение при вычерчивании схемы станции

Название условного знака	Изображение на плане
Главный путь	
Станционный путь	
Обыкновенный стрелочный перевод (централизованный)	
Упор	
Сбрасывающие стрелки	
Входной светофор	
Выходной (маршрутный) светофор	
Мосты пешеходные	
Тоннели под путями, соединяющие платформы	
Неохраняемый переезд	

Название условного знака	Изображение на плане
Пассажирское здание с платформой (каменные)	
Заборы	

МОДУЛЬ В. «Планирование и организация работы железнодорожной станции»

Время на выполнение модуля: 2 часа 00 минут

ЗАДАНИЕ: Проанализируйте представленный Суточный план-график работы пассажирской станции (приложение В2), определите путевое развитие станции и выполните следующее задание:

1) Составьте технологический график обработки конечного пассажирского поезда дальнего сообщения по прибытию на станцию по установленной форме в соответствии Типовым технологическим процессом работы пассажирской станции.

2) Определите по суточному плану-графику работы пассажирской станции коэффициент использования маневровых локомотивов на станции и представьте их в таблице по форме Приложения В1.

Требования к оформлению модуля: вид шрифта – Times New Roman, для текста размер шрифта – 14 (в таблице 10), межстрочный интервал – 1,5 втаблице – 1,0, выравнивание текста - по ширине (в таблице по центру). Страницы должны иметь нумерацию внизу справа.

После окончания выполнения задания, все файл необходимо сохранить в формате PDF (станция) и в формате графического редактора в одной папке на рабочем столе компьютера, указав номер рабочего места в соответствии с жеребьёвкой, название модуля, фамилию, имя.

Пример названия папки: РМ_1_Модуль_В_Иванов_Иван

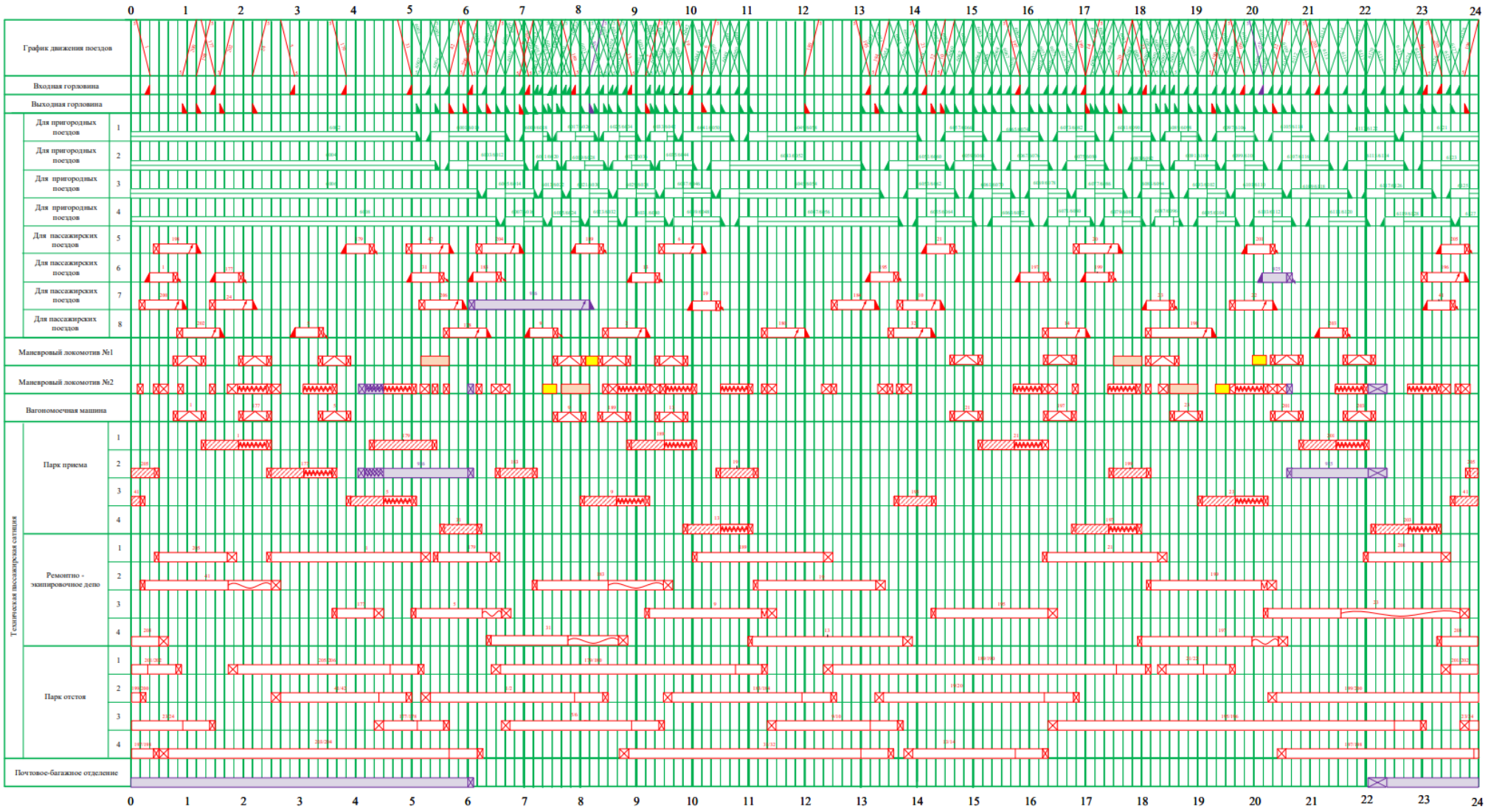
ПРИЛОЖЕНИЕ В1

Уровни загрузки технико-технологических элементов станции

п/п	Наименование элемента	Значение
1	Коэффициент использования маневрового локомотива 1	
2	Коэффициент использования маневрового локомотива 2	
3	Коэффициент использования маневровых локомотивов	

ПРИЛОЖЕНИЕ В2

Суточный план-график работы железнодорожной пассажирской станции



МОДУЛЬ Г. «Выполнение работы дежурного по железнодорожной станции при нарушении нормальной работы устройств железнодорожного транспорта»

Время на выполнение модуля: 2 часа 30 минут

Конкурсное задание Модуля Г выполняется на полигоне железнодорожной станции по жеребьёвке непосредственно перед началом выполнения модуля:

- ✓ ***«Малая Вишера» деловая игра № 2****
- ✓ ***«Малая Вишера» деловая игра № 3****
- ✓ **«Струнино»** ***деловая игра № 2****
- ✓ **«Струнино»** ***деловая игра № 3****
- ✓ **«Струнино»** ***деловая игра № 4****
- ✓ **«Струнино»** ***деловая игра № 5****
- ✓ **«Брантовка»** ***деловая игра № 2****
- ✓ **«Брантовка»** ***деловая игра № 3****
- ✓ **«Брантовка»** ***деловая игра № 5****
- ✓ **«Брантовка»** ***деловая игра № 6****

Задания: Вы заступили в смену дежурным по железнодорожной станции и Вам необходимо:

− выполнить должностные обязанности дежурного по железнодорожной станции;

− организовать приём, отправление и пропуск поездов в соответствии с графиком движения, расписанием движения транспортных средств и ТРА железнодорожной станции в заданный период времени с заполнением необходимой документации (бумажном виде) строго придерживаться требований нормативной документации, в том числе: рациональное использование всех технических устройств, бесперебойный приём поездов на станцию, безопасность движения и сохранность подвижного состава;

− заполнить необходимую документацию (в бумажном виде) при нарушении нормальной работы устройств СЦБ и связи;

− соблюдать регламент переговоров, строго придерживаясь требований нормативной документации.

! ВНИМАНИЕ

– Во время выполнения обязанностей ДСП участнику необходимо выполнять работу на тренажере, заполнять документацию и вести регламент переговоров параллельно в соответствии с работой. В случае выявления экспертами случаев отдельно выполненных элементов работы, к оценке принимается только один элемент (тренажер).

– Во время выполнения обязанностей дежурного по железнодорожной станции **НЕДОПУСТИМО** ставить тренажер на паузу.

– В случае выявления экспертами постановки тренажера на паузу – работа по выполнению задания начинается заново.

– Перед началом второй и последующих попыток участник должен поднять руку и оповестить об этом главного эксперта, чтобы зафиксировать начало. В случае выявления экспертами несоблюдения данного условия работы, оценка работы участника по данному модулю осуществляется только тренажера (отчет и график).

– Результаты всех попыток должны быть сохранены.

– В случае, если участник начинает выполнять задание со второй и далее попытки, то вся остальная работа по заполнению журналов и регламенту переговоров также должна начинаться с начала, запись второй и каждой следующей попытки начинается с нового разворота листа.

– Оценка регламента экспертами производится в процессе выполнения, запись регламента на тренажере не выполняется.

– Завершение выполнения задания на полигоне станции является временем сдачи смены дежурным по железнодорожной станции.

– Перед завершением игры необходимо выполнить скриншот развёрнутого графика движения поездов и только после этого нажать кнопку «завершить»;

– Сделайте скриншот отчета о выполненной работе сформированного на тренажёре.

Требования к оформлению модуля:

– После окончания выполнения задания, все созданные файлы необходимо сохранить в формате PDF в одной папке на рабочем столе компьютера, указав номер рабочего места в соответствии с жеребьёвкой, название модуля, фамилию, имя.

Пример: РМ 1_ Модуль Г_Иванов Иван

МОДУЛЬ Д. «Организация технического обучения работников железнодорожной станции»

Время на выполнение модуля: 3 часа 00 минут

Задание: Вы исполняете обязанности начальника станции. Необходимо разработать план технической учебы и составить презентацию для выступления на заданную тему соответствии с телеграммой (Приложение Д 1-10)[1]. Выбор телеграммы выполняется в процессе жеребьёвки непосредственно перед началом выполнения модуля. Время выполнения 2 часа 50 минут.

Провести техническую учебу для дежурных по железнодорожной станции по подготовленной презентации, где описать порядок действия дежурного по станции (10 минут).

Примерные перечень тем:

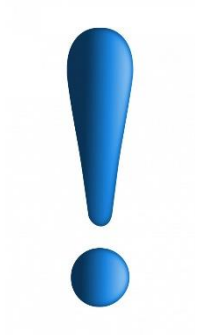
Требования к оформлению работы: Презентация должна быть оформлена в соответствии с установленными требованиями по разработке презентаций, количество слайдов – 10. Для оформления презентации возможно использование рисунков и графиков созданных участников лично, но без использования интернета.

После окончания выполнения задания презентацию необходимо сохранить в формате PDF на рабочем столе компьютера, указав название модуля и номер рабочего места в соответствии с жеребьёвкой, ФИО, а также в формате PPT для использования при докладе.

Пример, Модуль Д_РМ 1_Иванов Иван

[1] В*ыбор темы определяется в процессе жеребьёвки непосредственно перед началом выполнения модуля (перечень тем должен быть увеличен на усмотрение экспертов в день Д-2).*

Приложение Д 1



Московская железная дорога

Обстоятельство случая

1 июля 2025 г. в 13 час. 17 мин. при производстве маневровой работы маневрового состава, состоящего из тепловоза ЧМЭ-3 № 3979 и группы из 29 грузовых вагонов вагонами вперед, на станции Ясная Поляна, допущен проезд запрещающего сигнала светофора НМ5, с последующим взрезом стрелочного перевода № 24.

Планом маневровой работы предусматривалась перестановка группы из 29 грузовых вагонов с пути № 19 на путь №5 станции Ясная Поляна, с последующим объединением с группой вагонов на пути № 9 для формирования поезда.

В 13 час. 10 мин. ДСП Ясная Поляна передала команду на движение машинисту тепловоза и составителю поездов, не приготовив маршрут осаживания группы из 29 вагонов от светофора НМ5 до светофора Н5-19 с пути № 5 по направлению занятого пути № 9.

В 13 час. 15 мин. составитель поездов дал команду машинисту тепловоза на осаживание вагонов, при этом не осуществлял наблюдение за показанием маневрового светофора НМ5 и положением стрелочного перевода № 24 в маршруте осаживания по направлению пути № 9.

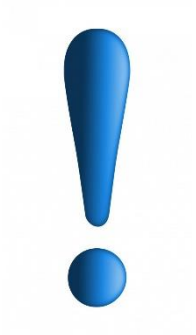
В 13 час. 17 мин при движении маневрового состава по стрелочному переводу № 24 у ДСП на пульте-манипуляторе сработала звуковая сигнализация с включением звонка взреза стрелки.

В 13 час. 17 мин. ДСП Ясная Поляна передала команду машинисту тепловоза на остановку. Случай нарушения безопасности движения скрыт от руководства ОАО «РЖД».

Проезд запрещающего сигнала, ДСП не приготовив маршрут - дала команду на движение, составитель поездов не осуществлял наблюдение за показанием маневрового светофора при движении вагонами вперед, был скрыт

Южно-Уральская железная дорога

ТЕЛ. №ИСХ-8534/Ю-УР от 11.06.2025



Обстоятельство случая

3 июня 2025 г. в 2 час. 35 мин. (мск) на станции Кропачево при производстве маневровой работы под управлением машиниста ТЧЭ Златоуст и составителя поездов станции Кропачево по перестановке вагона (вагон-лаборатория ВИКС) при следовании по пути № 24 допущен сход первой тележки вагона.

2 июня 2025 г. в 9 ч. 03 мин. на пути № 24 без телеграмм-разрешения предоставлено технологическое «окно» по замене рельсошпальной решетки. Место производства работ не было ограждено красными щитами остановки. ДСП, при производстве работ по смене рельсошпальной решетки на пути № 24 не навесила на стрелочные рукоятки красные колпачки и информационный аншлаг «путь закрыт».

3 июня 2025 г. в 01 час. 42 мин. на 7-й путь прибыл поезд № 8563 (вагон лаборатория). Планом работы требовалось переставить вагон-лабораторию на 24 обгонный путь для подключения к точке питания 220 вольт. Дежурная по станции, не ознакомившись с записью о закрытии пути в электронном журнале формы ДУ-46, приготовила маневровый маршрут на закрытый для движения 24 путь. В 02 час. 09 мин. маневровый состав (вагоном вперед) проследовал на 24-й свободный путь (со снятой рельсошпальной решеткой) с нахождением в тамбуре составителя поездов. При движении маневрового состава вагонами вперед в условиях ограниченной и недостаточной видимости составитель поездов не принял дополнительные меры для обеспечения безопасности движения поездов - не шел по междупутью или обочине железнодорожного пути впереди осаживаемых вагонов, не следил за отсутствием препятствий на пути, как итог своевременно не принял необходимые меры к остановке маневрового состава.

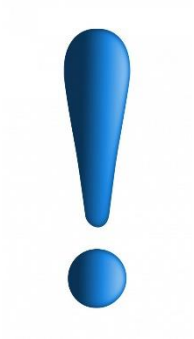
В результате допущен сход первой тележки вагона-лаборатории.



сход при маневрах, предоставлено окно без телеграммы-разрешения, место работ не ограждено щитами, ДСП не навесила на стрелочные рукоятки красные колпачки и информационный аншлаг «путь закрыт», после пересменки маневровый маршрут был приготовлен на закрытый для движения путь, [8534]

Приложение Д 3

Московская железная дорога



Обстоятельство случая

27 марта 2023 г. в 22 часа 44 минуты (Моск.) на станции Жданка при производстве маневровой работы произошел сход локомотива всеми колёсными парами и одного вагона № 62401585 (порожний полувагон) 1-ой тележкой по ходу движения.

Согласно плану требовалось отцепить 6 вагонов с 3-го приемоотправочного пути, два вагона переставить на 7-ой выставочный занятый путь, а оставшиеся 4 вагона переставить обратно на 3-й приемоотправочный путь.

После заезда с 6-ю вагонами на 7 занятый путь, состав с локомотивом не поместился в полезную длину пути за маневровый светофор М15, при этом стрелка № 9СО с автовозвратом, входящая в маршрут, после освобождения локомотивом, перевелась в нормальное положение - «на сброс» (по истечению 180 секунд).

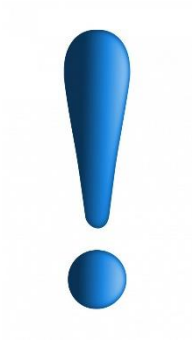
ДСП, не убедившись в положении стрелочного перевода 9СО по маршруту следования, дала команду составителю поездов, машинисту тепловоза ЧМЭ-3 № 6227 на выезд с 7 пути от М15 за М1 по направлению II главного пути. ТЧМ, не убедившись в разрешающем показании маневрового светофора М15 повторил команду дежурного по станции и привел локомотив в движение.

В 22-44 при следовании по стрелке № 9СО допустил сход локомотива ЧМЭ-3 № 6227 всеми колесными парами и первого по ходу движения вагона №62401585 одной колесной парой.



сход при маневрах, маневровый состав не поместился в пределах полезной длины пути, ДСП не убедилась в положении стрелочного перевода 9СО по маршруту следования, дала команду на движение.

Приложение Д 4



Московская железная дорога

Обстоятельство случая

28 марта 2022 г. в 19 час. 13 мин. на станции Поварово III Московской ж.д. допущен прием поезда № 3567 по неготовому маршруту.

Предварительным расследованием установлено, что действующей технологией работы внутриузлового соединения Поварово I – Поварово III для исключения пересечений главных железнодорожных путей высокоскоростного хода Москва – Санкт-Петербург предусмотрено следование четных грузовых поездов со станции Ховрино на четную группу путей станции Поварово I Октябрьской ж.д. с их последующим отправлением на станцию Поварово III Московской ж.д. по ветви № 2 перегона по телефонным средствам связи (указанный путь перегона предназначен для движения четных поездов и автоблокировкой в нечетном направлении не оборудован).

В 19 час. 04 мин. поезд № 3567 отправился с железнодорожной станции Поварово I на железнодорожную станцию Поварово III по бланку путевой записки ф. ДУ-50.

Планом поездной работы планировалось принять поезд № 3567 от знака «Граница станции» Поварово III (входной светофор отсутствует) до маршрутного светофора ПНМ и далее, после пропуска пригородных поездов, приготовить маршрут приема на путь № 5 станции.

В 19 час. 09 мин. стажер ДСП (в должности с января т.г.) вызвала машиниста поезда № 3567 и передала по радиосвязи регистрируемый приказ на следование от знака «Граница станции» до маршрутного светофора НПМ с запрещающим показанием. При этом фактически остряки спаренного стрелочного перевода № 5/7 находились не по маршруту следования.

Во время прибытия поезда в 19 час. 13 мин. произошел взрез стрелочного перевода № 7 с потерей контроля положения на аппарате управления ДСП и срабатыванием звонка взреза. Схода подвижного состава не допущено.

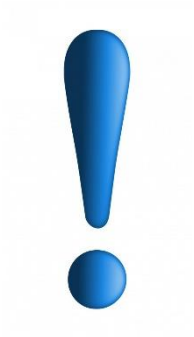
Необходимо отметить, что:

ДСП в нарушение требований пункта 14 главы III ПТЭ допустила к управлению устройствами СЦБ лицо, проходящее стажировку, без наблюдения работника, непосредственно обслуживающего данные устройства;

ДСП в нарушение требований пункта 16 общих положений ИДП за два часа до момента возникновения события покинула рабочее место без сдачи дежурства действующему дежурному по станции.

Указанный ДСП был командирован на станцию Поварово III с 16 марта 2022 г., при этом в связи с удаленным местом жительства (время следования общественным транспортом до места командирования составляет более трех часов) с его стороны допускались неоднократные факты опозданий на работу на два часа и более. Прием и дальнейшее несение дежурства до прибытия ДСП в таких случаях осуществлял практикант ДСП, не имевший допуска к пользованию устройствами СЦБ.

Московская железная дорога



Обстоятельство случая

3 февраля 2022 г. в 1 час. 53 мин. на железнодорожной станции Люблино-Сортировочное Московской ж.д. вследствие проезда маневровым составом (вагонами вперед) запрещающего показания светофора ПГ7 на стрелочном переводе № 264 допущено боковое столкновение с составом, переставляемым на 3 путь парка «Г». В результате столкновения и последующего схода восьми вагонов травмирован составитель поездов станции и работник ФГП ВО ЖДТ.

Установлено, что планом маневровой работы предусматривалась перестановка маневрового состава локомотивом ЧМЭ3 № 5245 с пути № 1 парка «В» через вытяжку на путь № 7 парка «Г» (для последующего надвига и расформирования на сортировочной горке).

В 1 час. 45 мин. дежурным по станции, в соответствии с планом маневровой работы, был приготовлен маневровый маршрут с вытяжки на 7 свободный путь парка «Г». Информация о готовности маршрута для осаживания до запрещающего показания светофора ПГ7 была передана по радиосвязи дежурным по станции составителю поездов (стаж с 2014 г.) и машинисту маневрового локомотива. После подтверждения правильности восприятия полученной информации составитель передал машинисту команду на осаживание состава.

В 1 час. 48 мин. в противоположной горловине парка «Г» дежурным по станции был приготовлен маневровый маршрут от светофора М158 на 3 путь (для перестановки состава с парка «Е»). В нарушение требований пункта 3.5 ТРА дежурный по станции, не имея возможности организовать работу двух локомотивов по изолированным маршрутам, производство маневров одного из них не прекратила.

В 1 час. 49 мин., после заезда вагонами на путь № 7 парка «Г», в нарушение требований пункта 2.3 Инструкции по работе сортировочной горки (далее - Инструкция), составитель поездов передал команду машинисту маневрового локомотива на переключение радиостанции на канал связи сортировочной горки (фактически находясь в маневровом районе дежурного по станции).

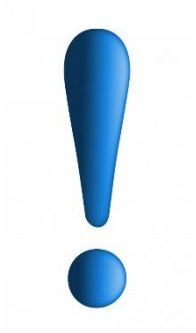
Дежурный по сортировочной горке, услышав по радиосвязи переговоры составителя и машиниста локомотива на частоте своего маневрового района, в нарушение требований пункта 13 Приложения № 11 к ИДП и 2.3 Инструкции, не имея доклада от дежурного по станции о готовности маршрута для надвига, передала машинисту команду -«5245, осаживаем на горку». Фактически светофор с пути № 7 был закрыт.

Необходимо отметить, что:

- в нарушение требований пункта 20 ИДП при осаживании вагонов составитель поездов на первой подножке первого вагона не находился (находился на второй по ходу движения переходной площадке первого вагона-хоппера);
- головка светофора ПГ7 расположена на консоли над осью пути. Тем самым видимость сигнала светофора ПГ7 для составителя поездов была ограничена.
- В нарушение Приложения к ТРА станции «Регламент переговоров при маневровой работе» станции составитель поездов при осаживании вагонов по пути № 7 ни разу не проинформировал машиниста об оставшемся расстоянии до светофора с запрещающим показанием, каждый раз ограничиваясь передачей информации - «осаживаем».
- Как следствие, в 1 час. 53 мин. без снижения скорости (12 км/ч) маневровый состав проследовал ПГ7 с запрещающим показанием и через 130 метров, на стрелочном переводе № 264, столкнулся с пятидесятым вагоном переставляемого на 3 путь парка «Г» состава.
- Проведенной проверкой выявлено, что нарушения установленного порядка переключения каналов радиосвязи на станции происходили систематически. Мер к наведению порядка в данном вопросе руководителями станции и локомотивного депо не принималось.

Московская железная дорога

Тел. №ИСХ-1442 от 25.01.2022



Обстоятельство случая

23 января 2022 г. в 13 час. 38 мин. на станции Виноградово Московской железной дороги, при производстве маневровых передвижений (вагонами вперед), допущен проезд светофора НII с запрещающим показанием.

Планом маневровой работы предусматривалась подача 9 груженых вагонов с приемоотправочного пути № 4 станции Виноградово, на путь необщего пользования ООО

«Металлостройцентр». Требовалось переставить вагоны с пути № 4 вперед локомотивом на II главный путь (за сигнал М10) и далее вагонами вперед проследовать по II главному пути в четную горловину станции (за сигнал М4).

Маневры выполнялись диспетчерским локомотивом и составителем поездов станции Воскресенск (допущен к самостоятельной работе 16 декабря 2021 г.).

В 13 час. 34 мин. дежурный по станции приготовил маршрут от светофора М10 на II главный путь до светофора НII с запрещающим показанием и дал команду составителю поездов на осаживание вагонов.

В 13 час. 35 мин., в нарушение требований пункта 75 Приложения № 6 к ПТЭ, дежурный по станции, не убедившись в прекращении маневров по II главному пути, приготовил маршрут отправления электропоезду № 6705 с 3 приемоотправочного пути на II главный путь перегона Виноградово-Фаустово.

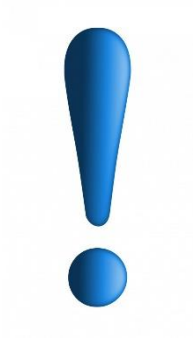
Необходимо отметить, что головка выходного светофора НII расположена на консоли, над осью II главного пути, все остальные светофоры станции Виноградово расположены с правой стороны по ходу движения и являются либо карликовыми, либо мачтовыми.

В процессе осаживания группы вагонов по II главному пути составитель поездов допустил проезд светофора НII с запрещающим показанием и выезд на маршрут отправления пригородного электропоезда с последующим взрезом стрелочного перевода № 2.

Расследованием установлено, что в нарушение требований Положения о стажировке работников Центральной дирекции управления движением, утвержденного распоряжением от 25 ноября 2019 г. № ЦД-252/р:

- количество смен стажировки, для изучения местных особенностей работы пяти станций обслуживаемого участка, данному составителю было необоснованно сокращено до 2-х (требуется не менее 10-ти смен);
- приказ о допуске составителя поездов к самостоятельной работе издан без фактической проверки практических навыков работы и уровня знаний местных особенностей каждой из станций обслуживаемого участка (в комиссии ДС и ДНЧ).

Приложение Д 7



Дальневосточная железная дорога
Тел. №ИСХ-21731 от 05.09.2025

Обстоятельство случая

4 сентября 2025 г. в 2 час. 31 мин. на станции Гайдамак Дальневосточной ж.д. в результате несанкционированного движения подвижного состава допущен сход вагона.

Расследованием установлено, что поезд № 1372 (39 груженых фитинговых платформ, длина 71 условный вагон, вес 2709 тонн) 3 сентября 2025 г. в 17 час. 20 мин. прибыл на путь № 14 станции Гайдамак (вместимость пути № 14 составляет 18 условных вагонов).

Для освобождения горловины станции дежурным по станции (допущена к самостоятельной работе в феврале 2025 года) была организована маневровая работа по протягиванию состава в направлении пути № 5, расположенного последовательно к пути № 14.

После остановки состава на пути № 5 дежурный по станции передала составителю поездов команду о закреплении 39 вагонов (156 осей) тремя тормозными башмаками (по формуле № 1 и согласно расчету, выполненному в ТРА станции). Необходимо отметить, что указанный расчет в ТРА станции выполнен для размещения состава поезда с занятием путей № 5 и № 14.

При этом фактически состав был размещен на путях № 5, № 14 с занятием нечетной горловины станции до светофора М3. Как следствие, 15 вагонов состава находились на участке пути, для которого расчет норм закрепления в ТРА отсутствует (общий спрямленный уклон составил 4,7‰).

В 18 час. 26 мин. составитель поездов произвёл закрепление подвижного состава тремя тормозными башмаками под два хвостовых вагона (масса груза в хвостовом вагоне 18 тонн). По команде дежурной по станции локомотив был отцеплен.

С учетом фактического профиля, на котором был размещен подвижной состав, а также укладки тормозных башмаков под вагоны, не являющиеся самыми тяжелыми в группе и имеющими нагрузку на ось менее 15 тонн, требовалась закрепление по формуле № 2 и укладка 7-ми тормозных башмаков.

4 сентября 2025 г. в 1 час. 10 мин. состав был предъявлен к техническому осмотру. В 2 час. 31 мин. (в ходе проведения технического осмотра и осуществления отпуска тормозов у вагонов работником ПТО) подвижной состав пришел в движение. Произошло заклинивание тормозного башмака в рельсовом стыке с последующим перекатом колеса и сходом хвостового вагона всеми колесными парами одной тележки.

Нарушения, допущенные работниками станции:

ДСП в нарушение пункта 3.9.1 ТРА станции организовала, а составитель поездов осуществил, закрепление вагонов на участке пути, для которого расчет норм закрепления отсутствует;

ДСП в нарушение требований пункта 8 приложения № 12 к ИДП при определении количества тормозных башмаков для закрепления разнородного по массе подвижного состава использовала формулу № 1 вместо формулы № 2.

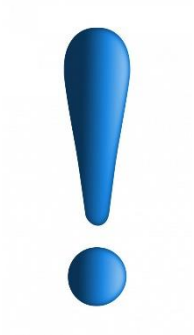
Необходимо отметить, что закрепление подвижного состава на данном участке пути является технологической необходимостью и осуществляется на постоянной основе всеми дежурными по станции.

При этом начальником станции, его заместителем данные факты не выявлялись, нарушения обязательных требований не пресекались. Выполнение расчета норм закрепления для данного участка пути и внесение соответствующих изменений в ТРА станции организовано не было. Должность ДНЧ на участке длительное время не укомплектована.



несанкционированное движение, сход при маневрах, нарушения ДСП и составителя поездов в части закрепления группы вагонов на участке пути при отсутствии расчета норм закрепления для данного участка, использование для закрепления формулы № 1 вместо формулы № 2, [21731]

Приложение Д 8



Кубышевская железная дорога

Обстоятельство случая

13 декабря 2025 г. в 11 часов 47 минут на железнодорожной станции Чаис (грузовая, 3 класс) Куйбышевской железной дороги, маневровым тепловозом ТЭМ18ДМ № 445, при скорости 6,5 км/ч, допущен проезд маршрутного светофора НМ3 с запрещающим показанием и последующим боковым столкновением на стрелочном переводе № 10 с ведущим электровозом 2ЭС6 № 520 грузового поезда № 2273 (58 цистерн, груженных мазутом топочным), следовавшим по I главному пути железнодорожной станции.

В результате столкновения маневровый тепловоз ТЭМ18ДМ № 445 в сходе всеми колесными парами (на боку), электровоз серии 2ЭС6 № 520 в сходе всеми колесными парами, электровоз серии 2ЭС6 № 542 на боку, 22 грузовых вагона с головы поезда № 2273 в сходе всеми колесными парами (на боку, имеется течь груза), 23 - й вагон в сходе всеми колесными парами.

Расследованием установлено, что при производстве маневровых передвижений одиночного тепловоза ТЭМ18ДМ № 445 по железнодорожной станции Чаис Пензенского территориального управления Куйбышевской железной дороги, допущен проезд маршрутного светофора НМ3 (карликовый) с запрещающим показанием (красный) с последующим боковым столкновением с ведущим электровозом серии 2ЭС6 № 520, следовавшего по 1-му пути грузового поезда № 2273 и последующим сходом подвижного состава.

Согласно данным стенограммы регламента переговоров, составитель поездов передает информацию ДСП о закреплении вагона на пути № 3 железнодорожной станции Чаис двумя тормозными башмаками, с четной и нечетной стороны, с накатом.

В 11 часов 46 минут 46 секунд ДСП, после подтверждения информации о закреплении вагона на приемо-отправочном пути № 3 железнодорожной станции Чаис, передает команду машинисту на отцепку тепловоза ТЭМ18ДМ № 445 от закрепленного вагона.

В 11 часов 47 минут 50 секунд машинист передает информацию ДСП об отцепке тепловоза ТЭМ18ДМ № 445 от закрепленного вагона. Далее, ДСП подтверждает данную информацию фразой «Понятно отцепились, стоим на 3-м пути». Машинист не подтвердил восприятие данной информации.

В 11 часов 48 минут 46 секунд составитель поездов фразой «Ты куда поехал-то?», уточняет у машиниста тепловоза ТЭМ18ДМ № 445 причину начала движения без доведенного плана маневровой работы. Ответа от машиниста не последовало.

В соответствии с расшифрованными данными поездки

установлено, что машинист тепловоза ТЭМ18ДМ № 445 в 11 часов 46 минут 47 секунд произвел остановку локомотива за 19,6 метров до маршрутного светофора НМ3 (через 3 метра от начала движения после отцепки от вагона).

С момента начала движения тепловоза ТЭМ18ДМ № 445 по пути № 3 железнодорожной станции Чаис до момента столкновения, эффективных действий по остановке начавшего движение локомотива не проводилось.

Непосредственной причиной допущенного нарушения безопасности движения явился проезд маршрутного светофора НМ3 с запрещающим показанием тепловозом ТЭМ18ДМ № 445 с последующим боковым столкновением с ведущим локомотивом серии 2ЭС6 № 520 грузового поезда № 2273 и сходом железнодорожного подвижного состава.

В соответствии с требованиями пункта 3 Положения от 18 декабря 2014 г. № 344, данное транспортное происшествие классифицировано как крушение и отнесено по учету и ответственности за эксплуатационным локомотивным депо Рузаевка.



крушение, проезд запрещающего сигнала, ТЧМ привел локомотив в движение без получения плана на маневровую работу и допустил проезд с последующим боковым столкновением

Приложение Д 9

Дальневосточная железная дорога
Тел. №ИСХ-13042/ЦД от 30.05.2025

Обстоятельство случая

30 мая 2025 г. в 00 час. 59 мин. на станции Холмск Дальневосточной ж.д. в результате движения маневрового состава по ранее взрезанному стрелочному переводу № 105 допущен сход одного вагона.

В ходе расследования установлено, что согласно плану маневровой работы требовалось произвести уборку 5-ти груженых цистерн с фронта выгрузки пути необщего пользования ООО «Нефтегазсервис», осуществить к ним прицепку еще одной груженой цистерны, которая находилась на пути № 211 станции, после чего выполнить подачу группы из 6-ти вагонов обратно на путь необщего пользования.

В 00 час. 30 мин. локомотив ТЭМ18ДМ № 990 объединился с группой из 5-ти вагонов на пути необщего пользования ООО «Нефтегазсервис» и после уборки тормозных башмаков составитель поездов доложил ДСП о готовности следовать на станцию.

В 00 час. 45 мин. ДСП довела до составителя поездов и ТЧМ локомотива ТЭМ18ДМ № 990 план маневровой работы о выезде с пути необщего пользования за маневровый светофор М102 и последующем заезде на путь № 211 для объединения с группой из 3-х цистерн.

В 00 час. 53 мин. после заезда локомотива с группой из 5-ти цистерн на путь № 211 и сцепления с группой из 3-х вагонов, маневровый состав не поместился в пределах полезной длины пути (вместимость пути № 211 составляет 19 усл. ваг.), но мер со стороны ДСП по осаживанию маневрового состава в пределы полезной длины пути принято не было.

В 00 час. 54 мин. составитель поездов произвел отцепку с подхода одной цистерны и закрепил оставшиеся на пути № 211 два вагона тормозными башмаками.

В 00 час. 55 мин. ДСП довела до машиниста локомотива и составителя поездов план маневровой работы о выезде по неиспользованному маршруту с пути № 211 и дальнейшей подаче вагона на путь необщего пользования. При этом, остряки пошерстного стрелочного перевода № 105 по маршруту следования установлены не были.

В результате, в 00 час. 57 мин. при следовании маневрового состава вперед локомотивом, произошел взрез остряков стрелочного перевода № 105. Услышав звонок взреза, ДСП передала команду об остановке маневрового состава.

В 00 час. 58 мин. ДСП вызвала по сотовому телефону составителя поездов и без указания причин, дала команду на осаживание маневрового состава обратно – по направлению пути № 211, как следствие, при движении маневрового состава по взрезанной стрелке № 105 допущен сход одного вагона.

Ведется расследование.

сход при маневрах, взрез стрелочного перевода, неиспользованный маршрут, после взреза стрелки ДСП дала команду (по сотовому телефону) на осаживание маневрового состава обратно, [13042]

Приложение Д 10

Северная железная дорога

Обстоятельство случая

23 ноября 2025 г. в 18 час. 45 мин. на соединительном пути 1а станции Соломбалка при выполнении маневровой работы тепловозом ЧМЭ3 №1976 с группой из 6-ти вагонов, на ручном стрелочном переводе №1П, допущен сход тепловоза и первого вагона всеми колесными парами. Причиной схода явилось следование маневрового состава по стрелочному переводу № 1П с остряками находящимися в промежуточном положении, вследствии не приготовления маневрового маршрута следования, ввиду не определения порядка работы в парке Выставочный станции, в частности не определения лица ответственного за перевод стрелочного перевода № 1П при маневровых передвижениях ДС Соломбалка.

сход при маневрах, остряки ручного стрелочного перевода находились в промежуточном положении, на станции не определен порядок работы по переводу ручных стрелок

МОДУЛЬ Е. «Организация эксплуатационной работы подразделений железнодорожного транспорта в нестандартных ситуациях»

Время на выполнение модуля: 1 часа 30 минут

Задания: модуль состоит из трех блоков задания, которые конкурсанты выполняют последовательно в соответствии с жеребьевкой

Блок 1. «Вычерчивание стрелочного перевода»

Участнику необходимо вычертить одиночный обыкновенный стрелочный перевод в рельсовых нитях и в осях путей, не в масштабе, но соразмерно в соответствии с заданной эпюрой, представленной на рисунке 1. (выбор производится путём жеребьёвки непосредственно перед началом выполнения модуля). На рисунке указать основные части и элементы обыкновенного стрелочного перевода, геометрические элементы стрелочного перевода, стыки.

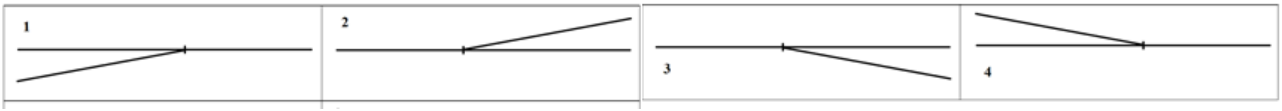


Рисунок 1 - Эпюра одиночного обыкновенного стрелочного перевода

Блок 2. «Осмотр стрелочного перевода»

Очередность выполнения задание - по результатам жеребьёвки.

- выполнить перевод стрелки курбелем с соблюдением всех требований охраны труда и техники безопасности;
- на макете стрелочного перевода указать место расположения неисправностей стрелочного перевода, при которых запрещается их эксплуатация в соответствии с требованиями ПТЭ ЖД РФ

Блок 3. «Пятнашки»

Решение профессиональных задач по формированию поездов на тренажере «Пятнашки» (выбор задачи производится путём жеребьёвки непосредственно перед началом выполнения модуля). Перечень задач - Приложение Е1. Количество задач и уровень сложности, а также набор задач должны быть изменены экспертами в день Д-2.

! ВНИМАНИЕ

Требования к оформлению работы: для текста размер шрифта – 14, вид шрифта – Times New Roman, межстрочный интервал – 1,5, выравнивание текста по ширине. В таблицах размер шрифта – 12 (10), интервал 1,0, выравнивание числовых значений по центру ячейки. Таблицы и рисунки должны иметь название и быть последовательно пронумерованы. Страницы должны иметь нумерацию внизу справа.

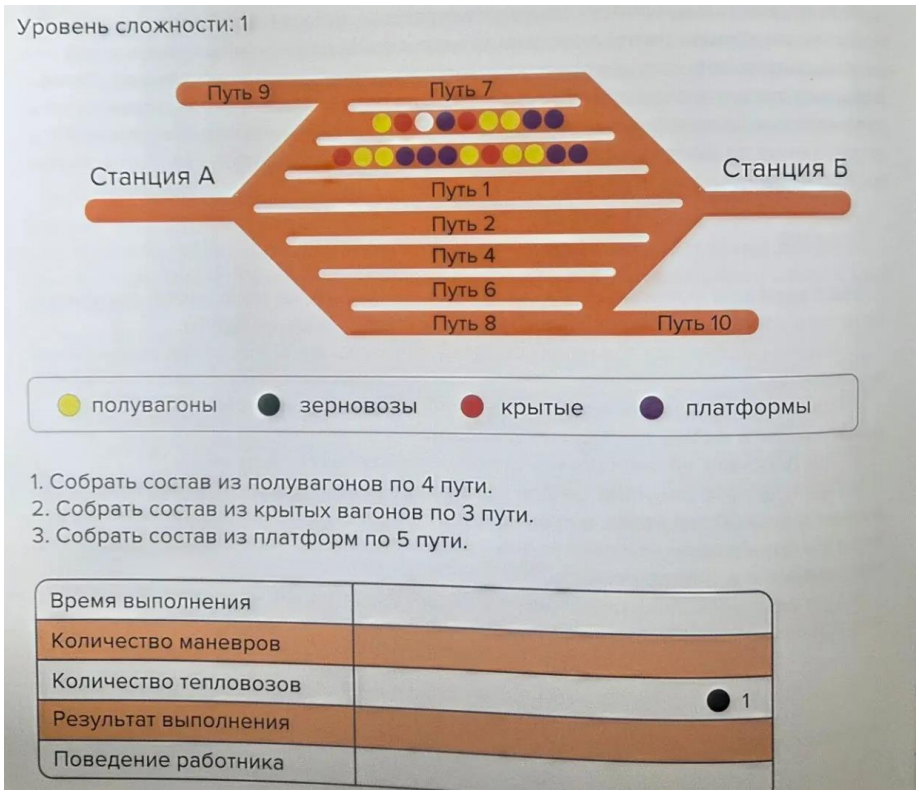
После окончания выполнения задания, выполненную работу необходимо сохранить в одной папке в формате PDF и DOC на рабочем столе компьютера, указав номер рабочего места в соответствии с жеребьёвкой, название модуля, фамилию, имя.

Пример названия папки: РМ_1_Модуль_Е_Иванов_Иван

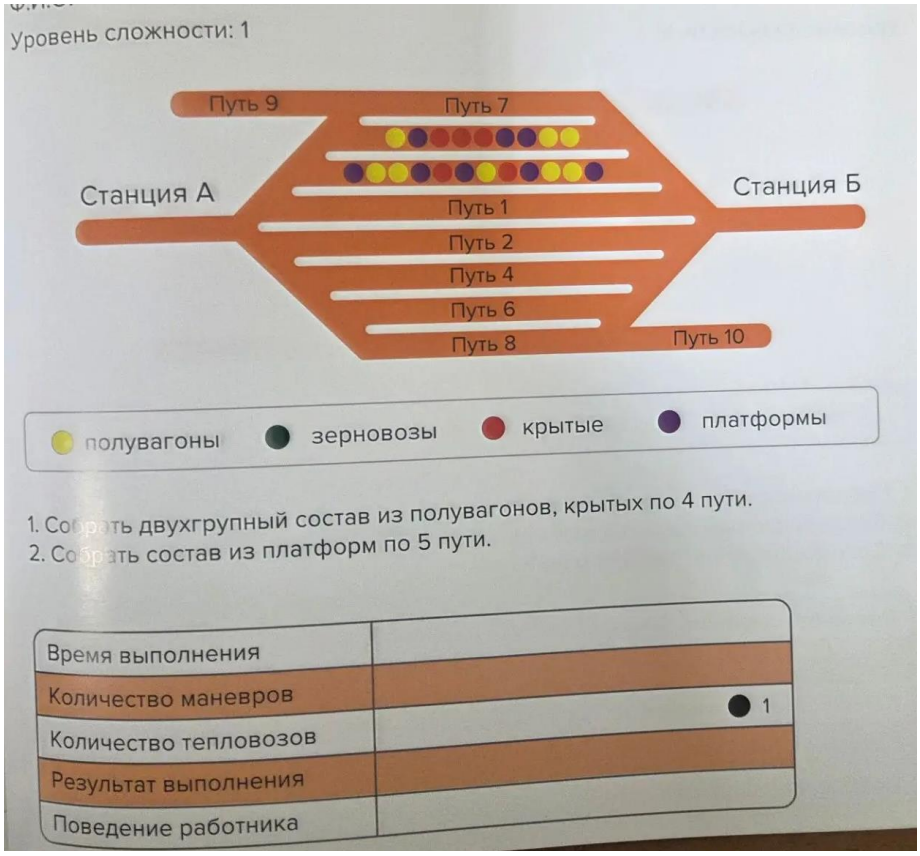
ПРИЛОЖЕНИЕ Е1

Ситуационные задачи тренажера «Пятнашки»

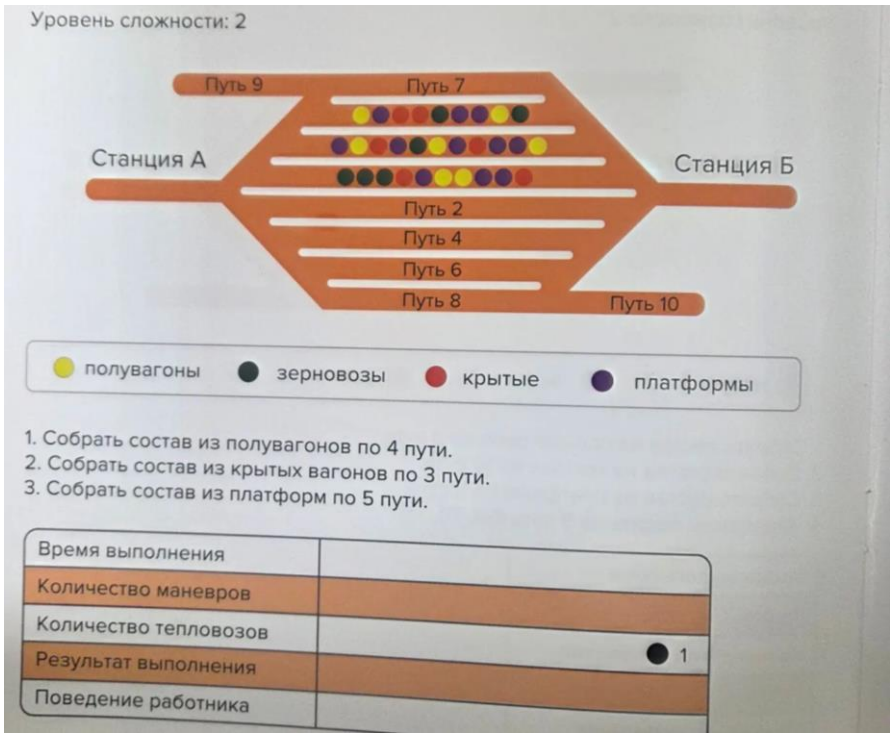
Ситуация 1



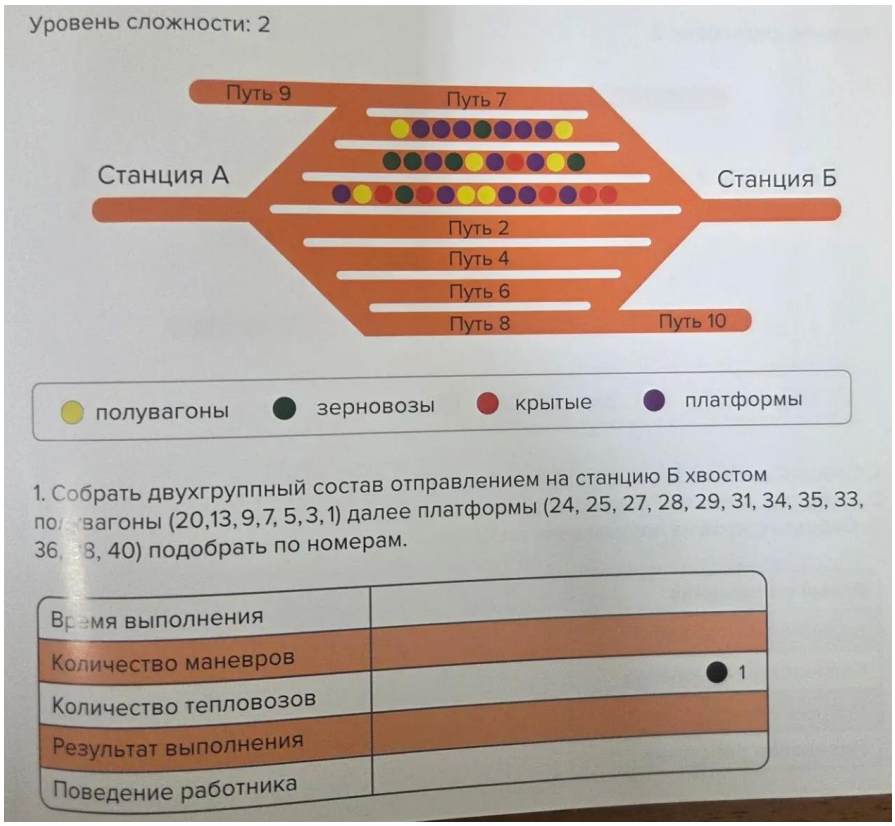
Ситуация 2



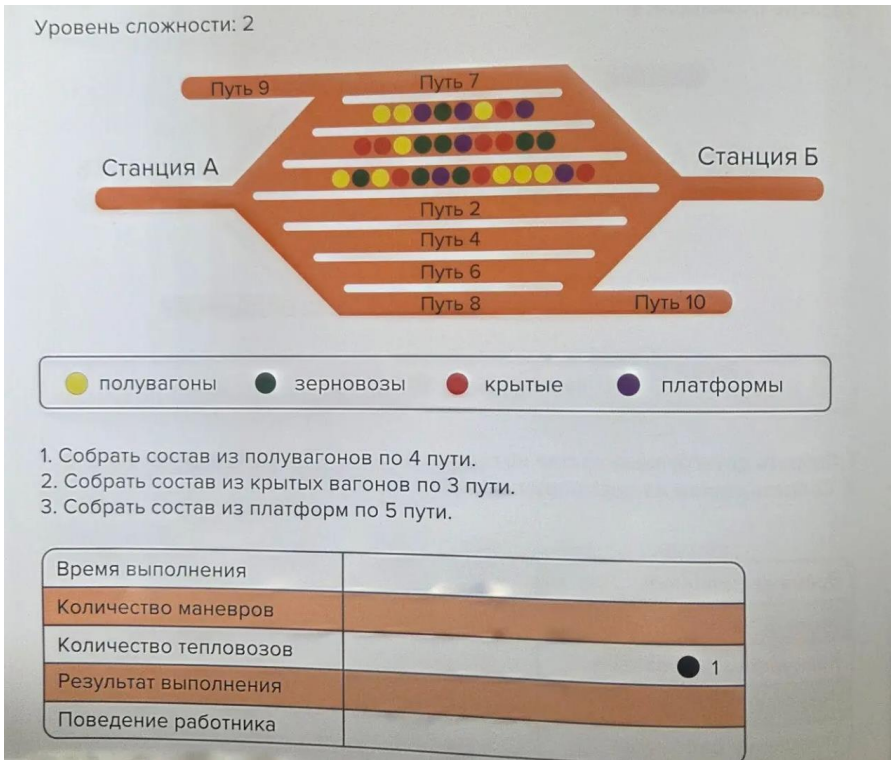
Ситуация 3



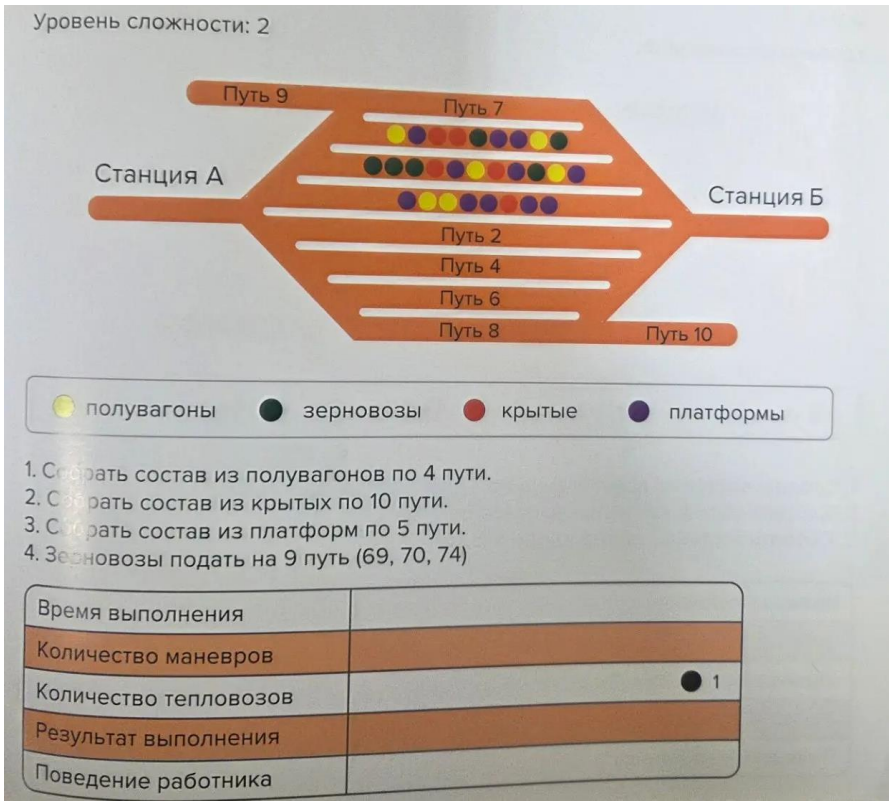
Ситуация 4



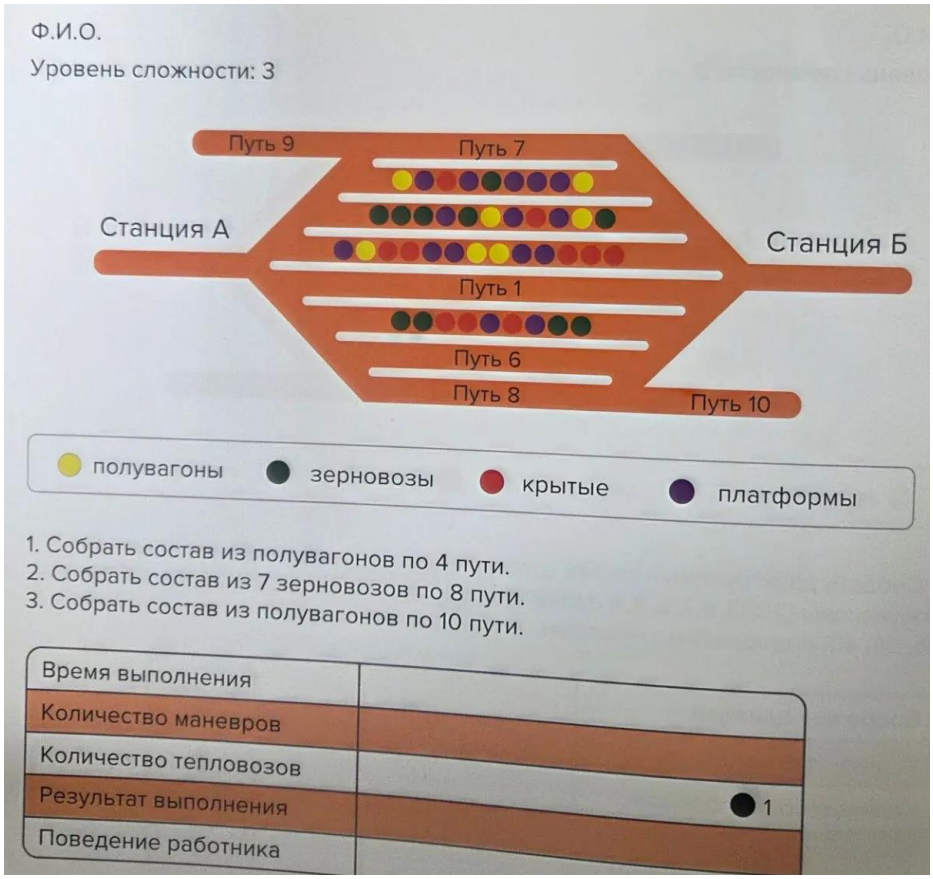
Ситуация 5



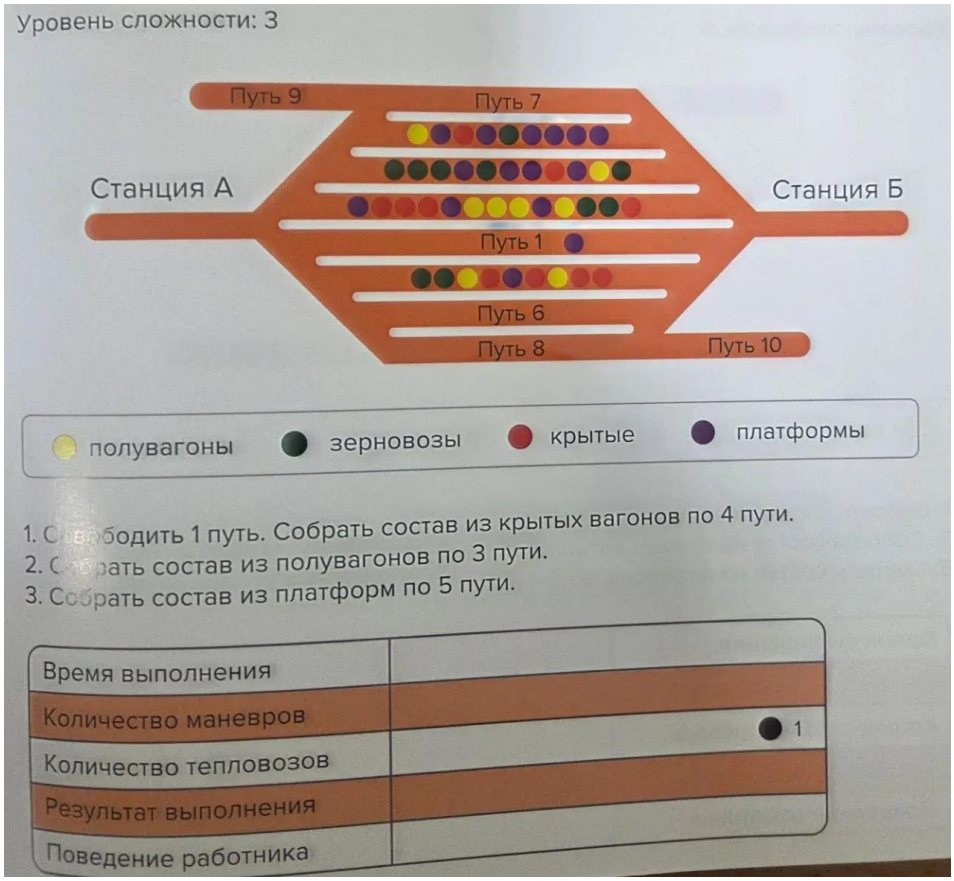
Ситуация 6



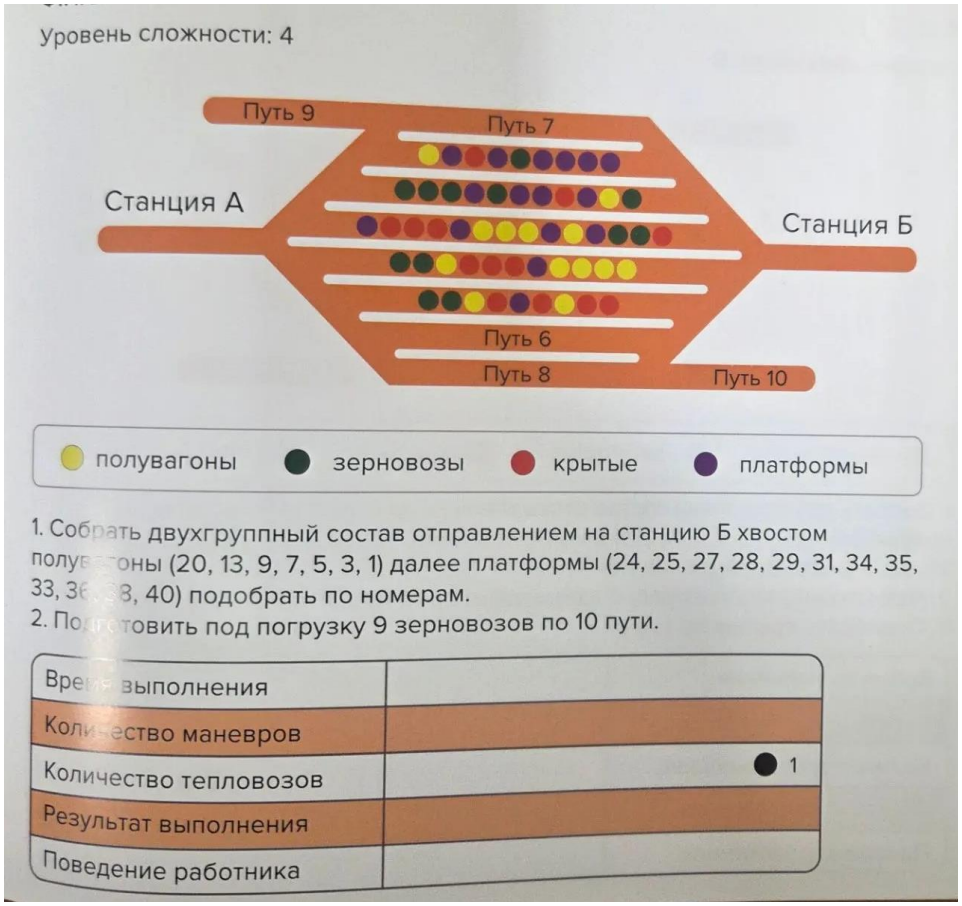
Ситуация 7



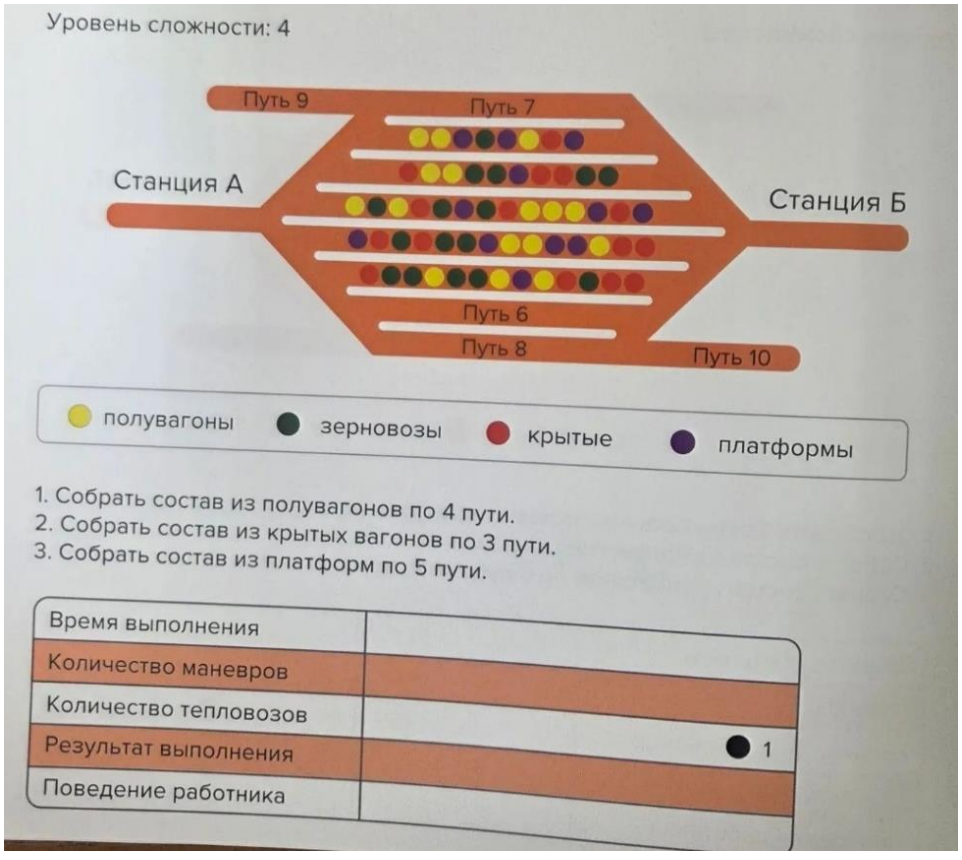
Ситуация 8



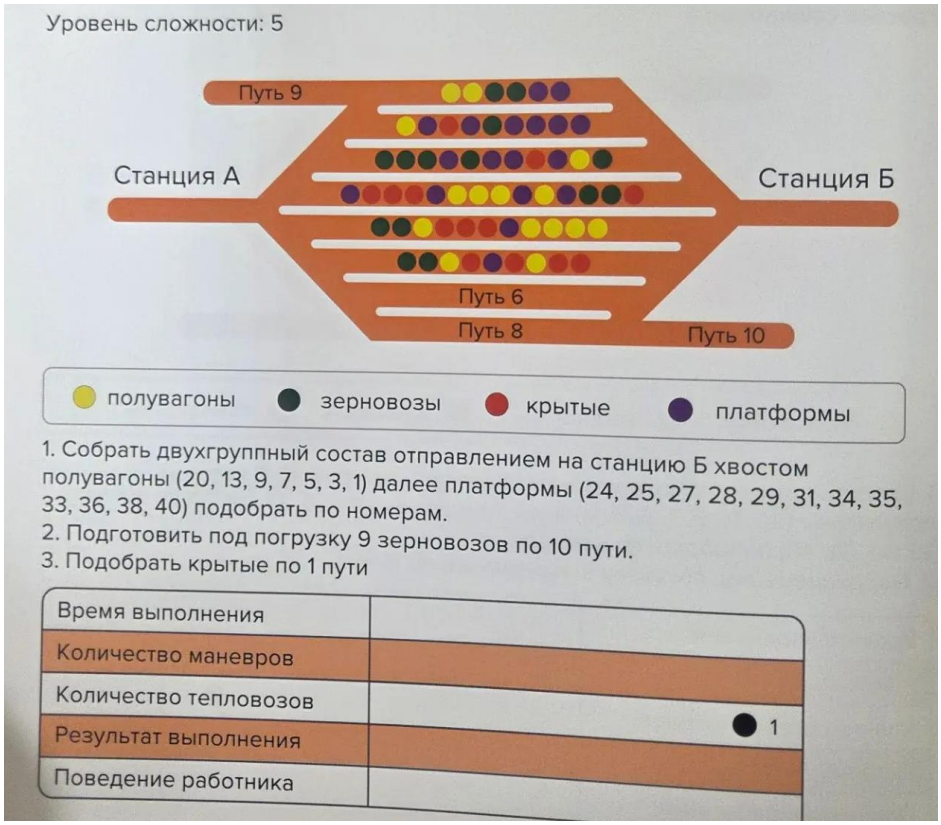
Ситуация 9



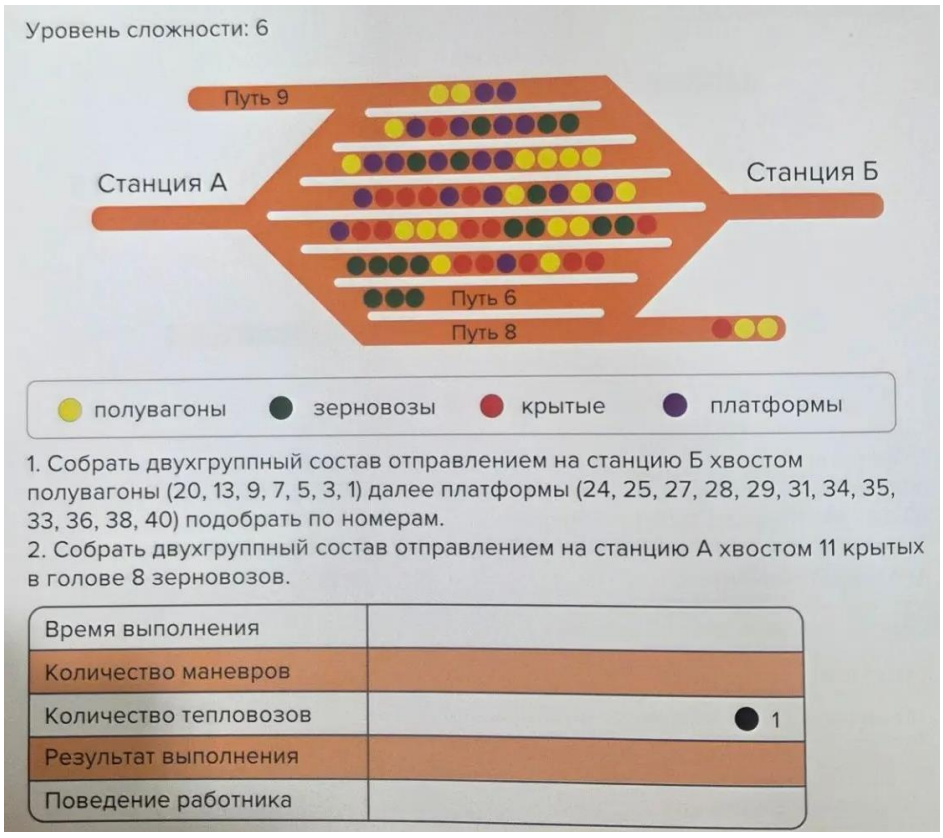
Ситуация 10



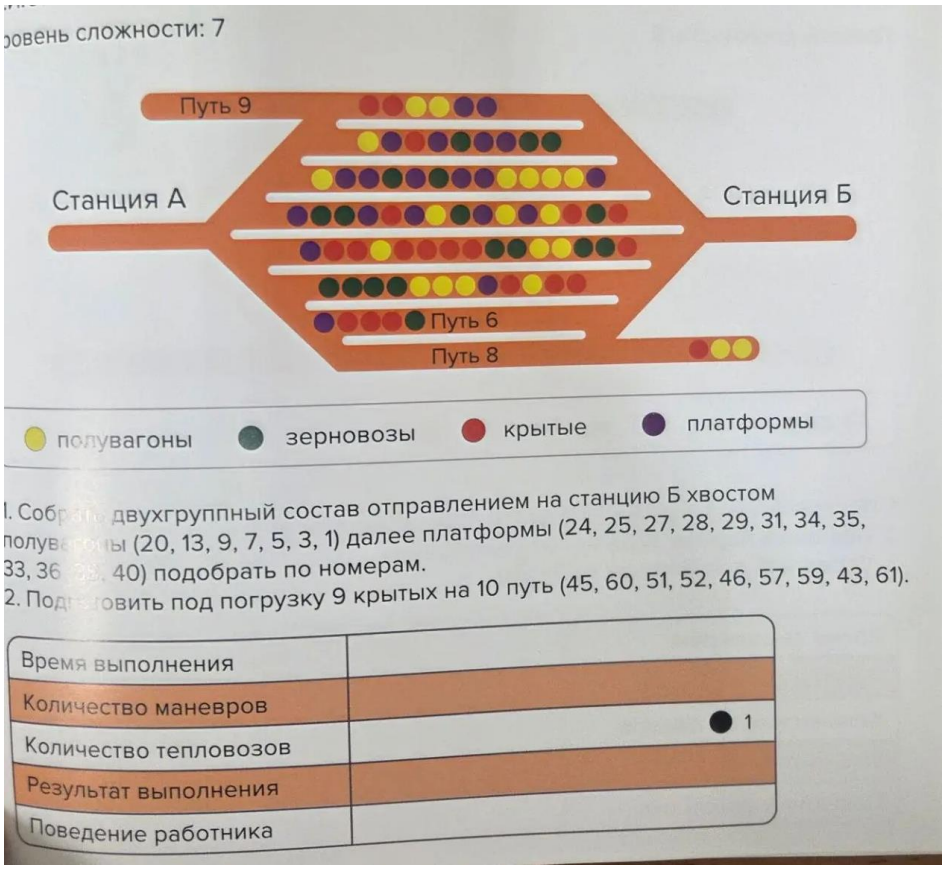
Ситуация 11



Ситуация 12



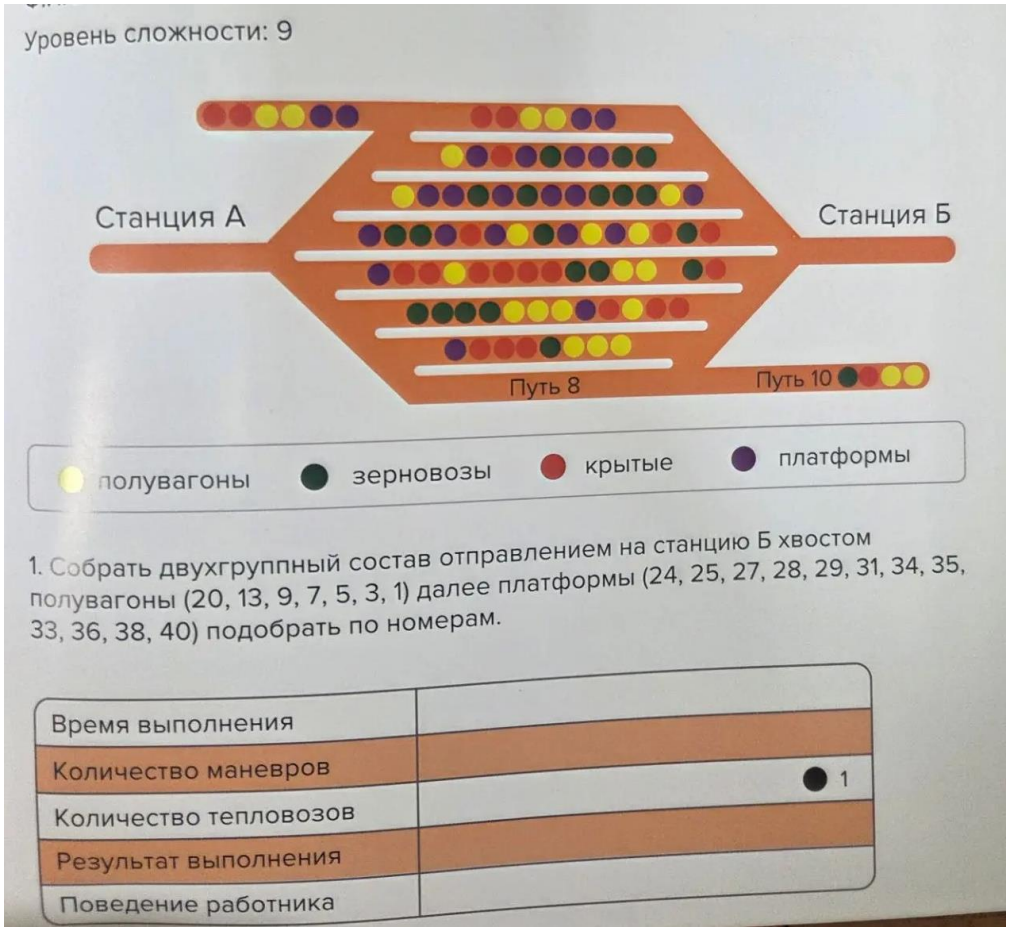
Ситуация 13



1. Собрать двухгруппный состав отправлением на станцию Б хвостом полувагоны (20, 13, 9, 7, 5, 3, 1) далее платформы (24, 25, 27, 28, 29, 31, 34, 35, 33, 36, 38, 40) подобрать по номерам.
2. Подготовить под погрузку 9 крытых на 10 путь (45, 60, 51, 52, 46, 57, 59, 43, 61).

Время выполнения	
Количество маневров	
Количество тепловозов	1
Результат выполнения	
Поведение работника	

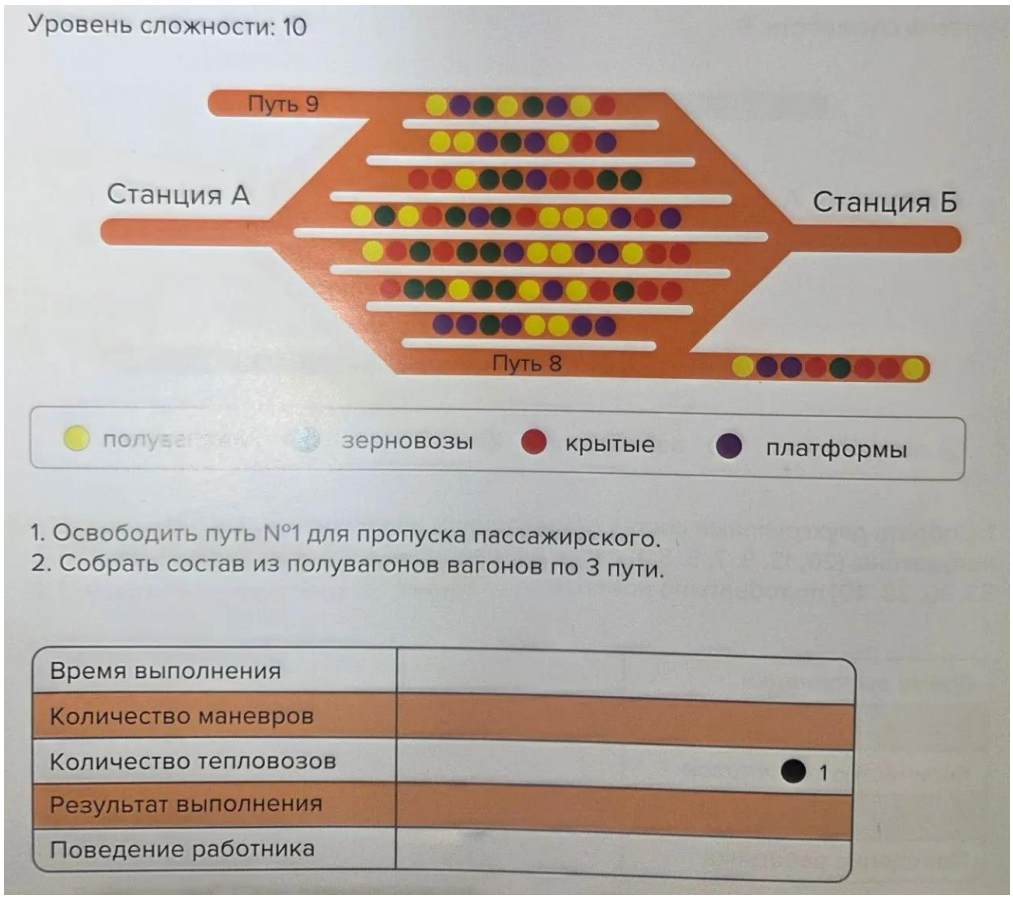
Ситуация 14



1. Собрать двухгруппный состав отправлением на станцию Б хвостом полувагоны (20, 13, 9, 7, 5, 3, 1) далее платформы (24, 25, 27, 28, 29, 31, 34, 35, 33, 36, 38, 40) подобрать по номерам.

Время выполнения	
Количество маневров	
Количество тепловозов	1
Результат выполнения	
Поведение работника	

Ситуация 15



1. Освободить путь №1 для пропуска пассажирского.
2. Собрать состав из полувагонов вагонов по 3 пути.

Время выполнения	
Количество маневров	
Количество тепловозов	1
Результат выполнения	
Поведение работника	