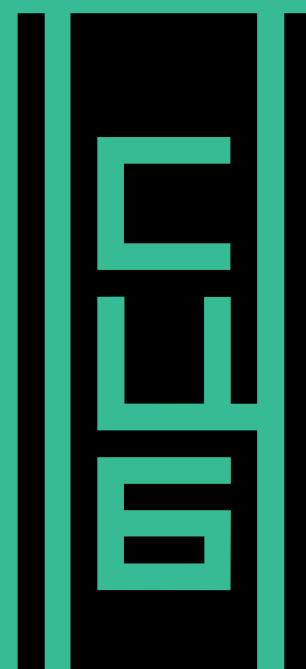




Мастерство СЦБиста

Корпоративное издание № 1 (апрель, 2015)



Новый подход к образованию

«ИНФОРМАЦИЯ И ЗНАНИЯ: ДВЕ ВАЛЮТЫ, КОТОРЫЕ НИКОГДА НЕ ВЫХОДИЛИ ИЗ МОДЫ» (Нил Гейман)

ОТ РЕДАКТОРА

Зашла на «СЦБист» посмотреть, чего пишут пользователи, какие фотографии выкладывают. В одной из тем обширного сцбистского форума наткнулась на пренебрежительную фразу «пионеристый «Гудок». Зацепило.

Меняются поколения, технологии, взгляды. Естественно, что появляются другие запросы и интересы. Какие-то СМИ успевают следить за веяниями времени, какие-то становятся «желтыми» или исчезают, а некоторые так и продолжают жить так, как жили десятки лет назад.

Журнал — рупор эпохи, связующая нить с вами, читатели. Здесь вы не найдете рекламные тексты, где мы, как Нарциссы, будем заниматься самолюбованием. Наша цель — толику нового плеснуть в ваше образование. Ведь вода камень точит. Понемногу из номера в номер вы будете получать частицу интересной и увлекательной информации, которая будет вам полезна и интересна. Наслаждайтесь, читатель!

Журнал «Мастерство СЦБиста» входит в одноименный проект и служит прекрасным его дополнением. Вам представлено несколько рубрик, начиная от общей аналитики в сфере железнодорожной промышленности и заканчивая полезными советами по конкретным проблемам хозяйства АиТ. Здесь у вас появится возможность задать интересующий вас вопрос по почте. Мы обязательно ответим вам в следующем номере. Тут вы найдете любопытную информацию о книгах для саморазвития и работы, которые мы сами прочитали, оценили и проанализировали, а потом сделали вывод, что об этом должны обязательно узнать и вы. На страницах журнала вы сможете познакомиться с опытом организации техучебы в ШЧ и службах Ш, а также узнаете о наших новых разработках в обучении СЦБистов.

Тема весеннего номера — комплексный подход. С чего начать учебу? С обновления — не даром зеленая обложка! Читаем! Новый подход в образовании. Новые тенденции и традиции.

Приятного прочтения!

С уважением, Марина Рукавичникова,
главный редактор



Слово редактора

2 Это не рекламный проект. Наша цель — толику нового плеснуть в ваше образование.

Новости

4 Тренажеры в хорошие руки
И вновь несколько дистанций обновили свои техкабинеты.

Продукция

5 Изучать профессию — играя
Старый подход к образованию технических специалистов устарел. Его необходимо заменить новым и усовершенствованным.

Экспертное мнение

6 В чем ценность самообучения?
Смысл обучения — держать все под контролем и мотивировать, мотивировать!

В блогах

6 Слухи о СДО
СДО — новый вектор в развитии образования.

Поздравляем!
12 В. С. Матюшков ушел на заслуженный отдых

Память

13 Светлая память А. К. Боярскому

Философия жизни

14 «Не лови день» или немного об этике
Все, чего мы хотим, может появиться только благодаря нам.



Экспертное мнение

7 Самое главное — разобраться до конца
Самый главный помощник — именно самообучение.

Актуально

8 Сергей Вдовин:
Нужно просто добросовестно работать
Железнодорожный транспорт был, есть и будет.

Мы здесь надолго!

Мы рекомендуем

9 Книги для взрослых
За свою жизнь мы не прочтем всех книг, которые нам предлагает реальность. Сделаем выбор — прочитаем лучшие и нужные нам.

Полезно знать

9 «Сложные» вопросы

Важно

10 Вакансии, объявления, праздники

Кадр

11 Углубимся в историю
Электрожелезная система

Совместно

12 В процессе разработки курсов
Внимание! Дистанции всех дорог, объединяйтесь!



ТРЕНАЖЕРЫ В ХОРОШИЕ РУКИ

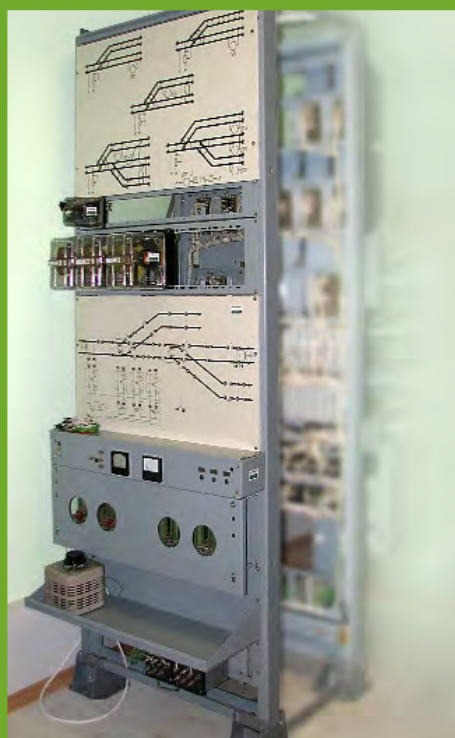
(Газета «Куйбышевский железнодорожник» от 14 января)

КАЖДЫЙ РАЗ В ОБНОВЛЁННЫЙ КЛАСС

Недавно в Инзенской дистанции сигнализации, централизации и блокировки вступил в строй тренажёрный комплекс СЦБ стоимостью около 3 млн 700 тыс. руб. Сюда вошли тренажеры блочной маршрутной релейной централизации МРЦ-13 и релейного шкафа входного светофора, комплекты дистанционного задания неисправностей и сопроводительной документации, в том числе наглядных пособий.

«Новинка опробована на декабрьском конкурсе профессионального мастерства «Лучший начальник участка СЦБ Куйбышевской Дирекции инфраструктуры, — рассказывает главный инженер службы автоматики и телемеханики Виктор Филатов. — Как видно, с её помощью дистанции удастся в несколько раз снизить риск совершения грубых ошибок на рабочем месте».

Захватывающие моменты, позволяющие интересно совмещать теорию и практику, работая на таких тренажёрах, мотивирует специалистов на дальнейшее непрерывное обучение.



(Газета «Московский железнодорожник» от 31 марта)

ЭЛЕКТРОМЕХАНИКАМ ПОМОГУТ НОВЫЕ ТРЕНАЖЕРНЫЕ КОМПЛЕКСЫ

В учебном центре Брянск-Сухинической дистанции СЦБ в первых числах марта сданы в эксплуатацию тренажерные комплексы устройств и систем СЦБ.

Работы по оснащению учебного центра тренажерами, разработанными НПЦ «НовАТранс», велись в феврале этого года.

Для технической учебы выделено целое здание. Были запущены в работу 4 комплекса тренажеров: двухпроводная схема управления спаренными стрелками, пятипроводная схема управления одиночной стрелкой, фазочувствительные рельсовые цепи без дроссель-трансформатора, тональные рельсовые цепи без дроссель-трансформатора.



Новое оборудование было закуплено в рамках инвестиционной программы.

(Газета «Уральская магистраль» от 10 февраля)

ТРЕНАЖЁР ДЛЯ ЭСЦЕБИСТОВ

В Кунгурской дистанции сигнализации, централизации и блокировки обновлён технический кабинет. Здесь установлен современный тренажёрный комплекс, разработанный научно-производственным центром «НовАТранс». В настоящее время он сдан в эксплуатацию.



(Газета «Призыв» от 17 марта)

НОВЫЕ ТРЕНАЖЁРЫ

В Бузулукской дистанции СЦБ введена в эксплуатацию вторая очередь обучающего тренажёра для эксплуатационного штата дистанции.

Работы по дооснащению кабинета техучёбы симуляторами, разработанными НПЦ «НовАТранс», начались в конце прошлого года. В классе дополнили большой тренажёр маршрутно-релейной централизации, выполненный по альбому «МРЦ-13», двухпроводной схемой управления спаренными стрелками, пятипроводной схемой управления одиночной стрелкой, фазочувствительными рельсовыми цепями без дроссель-трансформаторов, тональными рельсовыми цепями без дроссель-трансформаторов.

Учебный класс с тренажёрами посетили заместитель главного инженера ЮУЖД Сергей Астаев, начальник Бузулукской дистанции СЦБ Игорь Якобчук, начальник станции Бузулук Сергей Малявин, начальник ж/д вокзала станции Бузулук Олег Карабин. Они заинтересовались разработками по оснащению учебных кабинетов и отметили их полезность для освоения эксплуатационного процесса. При осмотре была высказана идея совместной работы движенцев и эсцэбистов в учебном классе.

— В нынешнем году завершены монтажные и пусконаладочные работы в техническом классе, — рассказал ШЧГ Бузулукской дистанции СЦБ Михаил Дмитриенко.



Установленные тренажёрные комплексы выполнены с использованием реальной аппаратуры СЦБ, они одни из самых применяемых на магистрали.

ВОЛГОГРАДСКАЯ ДИСТАНЦИЯ ОБНОВИЛА СВОЙ ТЕХКЛАСС

В Волгоградской дистанции сигнализации, централизации и блокировки обновлён технический кабинет. Здесь установлено 4 тренажера, которые были разработаны научно-производственным центром «НовАТранс». В настоящее время техустройства сданы в эксплуатацию.

Новое оборудование было закуплено в рамках инвестиционной программы обновления железнодорожных устройств АИТ «ЖАТ-2014». Работы по оснащению кабинета техучебы тренажерами велись в феврале-марте текущего года. На уже имеющийся в дистанции тренажер МРЦ-13 2013-го года установки были введены модули заданий неисправностей. Затем установлены и запущены в работу 4 новых комплекса тренажеров: двухпроводная схема управления спаренными стрелками, пятипроводная схема управления одиночной стрелкой, фазочувствительные рельсовые цепи с дроссель-трансформатором, тональные рельсовые цепи с дроссель-трансформатором.

Класс предназначен для эксплуатационного штата Волгоградской дистанции СЦБ и полностью готов к работе.



Несмотря на небольшой размер помещения, выделенного под техкабинет, все тренажеры удачно в нем разместились.



действительно заняться изучением того, что, по их мнению, выражено очень скудно.

Нынешний метод надлежит в корне заменять новым, усовершенствованным, который бы включал реалии современной действительности, и был понятен молодым специалистам — комплексный метод, разработанный по уникальным технологиям, позволяющим быстро и интересно запоминать информацию.

«Мастерство СЦБиста». Как это работает

НПЦ «НовАТранс» реализует именно такой современный комплексный подход в разработке и создании учебных материалов — пока только в области железнодорожной автоматики и телемеханики. В проект «Мастерство СЦБиста» вошел целый ряд материалов, которые решают конкретные задачи в процессе получения знаний и навыков — книги, электронные курсы (тестирующие и обучающие), видеофильмы, плакаты, тренажеры.

Каждая книга посвящена отдельному устройству и написана простым и доступным языком с использованием фотографий, графиков, пиктограмм, схем, различных цветовых решений для лучшего усваивания информации. А самые важные сведения зафиксированы на плакатах. Данные на них могут варьироваться: от схем до алгоритмов работы с устройствами.

Правильное выполнение технологии обслуживания устройств СЦБ можно изучить по нашим учебным видеофильмам. Они наглядны, эффективны, информативны и обязательно дадут положительный результат. Просмотрев и услышав информацию, человек усвоит ее гораздо быстрее и эффективнее, чем сплошной текст или картинку. Кроме того, в фильмах показаны варианты отступления от норм содержания устройств и возможные последствия. Это позволит исключить ошибки в реальной работе.

Для того, чтобы закрепить знания на практике, в работу вступают тренажеры. Они выполнены по типовым проектным решениям с использованием реальной аппаратуры. Преподаватель

имеет возможность вводить неисправности для приобретения навыка поиска отказов.

А для изучения сложной нормативной базы мы предлагаем вам электронные учебные курсы, выполненные по уникальной технологии, которая позволяет быстро и легко усваивать большой объем информации. Так, видео в них сочетается с 3D-технологиями, иллюстрации — с текстовыми блоками и схемами. Благодаря применению разнообразных видов подачи учебного материала обучающийся гораздо быстрее и эффективнее усваивает любой сложный материал, например, инструкцию.

Наша задача — привлечь молодежь к изучению сложных технических дисциплин. Все это представить в развлекательной, доступной и интересной форме, чтобы юный специалист почувствовал желание обучаться. Поэтому компания разработала уникальные материалы, которые позволяют быстро и интересно запоминать информацию.

Стоит отметить, что все материалы проекта могут реализоваться в виде электронных курсов системы дистанционного обучения. Это позволит обеспечить автоматический контроль знаний и сделать учебу еще эффективнее.

Так, комплексно и интересно проходит учеба технического специалиста.



ИЗУЧАТЬ ПРОФЕССИЮ — ИГРАЯ

В России несколько лет работает научно-производственный центр «НовАТранс», который занимается разработкой и производством учебных материалов для специалистов хозяйства автоматики и телемеханики ОАО «РЖД». Сегодня проекты компании очень востребованы при подготовке кадров для железнодорожной промышленности.

Кто такой идеальный «технар»?

Каждый «технар», если он хочет быть отличным специалистом, обязательно должен, во-первых, обладать теоретическими знаниями, чтобы уметь управлять вверенными ему устройствами, во-вторых, знать, как максимально быстро устранить возникшие проблемы (отказы), в-третьих, уметь обслуживать эти устройства, опираясь на прекрасное знание нормативной базы, это в-четвертых. Такая методика универсальна. И применима абсолютно ко всем техническим профессиям.

Почему его нет?

На наш взгляд, сегодня существуют проблемы, связанные с подготовкой технических кадров. Во-первых, отсутствует комплексный подход к обучению будущих специалистов. Существует ряд книг, в которых очень разрозненно дана информация

о тех или иных устройствах. Раздробленные материалы не взаимодействуют между собой, не дают обучающемуся полного представления и понимания того, что и как надо изучать, а главное, где и как применять.

Например, в одной книге описано из чего устройство состоит и как работает. В другой (под совершенно иным авторством) — как найти отказы. При этом, случается, что название деталей или обозначения элементов в учебниках разнятся.

Методику обслуживания в учебных заведениях, чаще всего, вообще не преподают, полагая, что о ней потом расскажет на производстве наставник. А ведь такового может не оказаться. Что касается знания нормативной документации, то непонятно, когда специалист должен ее изучить.

Во-вторых, современная молодежь воспитана в другой визуальной культуре, поэтому имеющиеся учебные материалы не вызывают желания

В ЧЕМ ЦЕННОСТЬ САМООБУЧЕНИЯ?

СЛУХИ О СДО

НПЦ «НовАТранс» запустил новый проект, который расскажет о ценностях самообучения. Здесь будут собраны комментарии известных СЦБистов России, достигших впечатляющих результатов, благодаря развитию и самообучению.

Мы провели небольшой опрос на известном железнодорожном сайте СЦБист о том, как пользователи относятся к СДО, какие недостатки или преимущества видят в ней. И вот, что получилось. Приводим некоторые комментарии. В следующем номере мы развенчаем наиболее распространенные мифы о СДО.

Сергей Николаевич Вдовин — экс-ШГ службы АиТ Северной дороги

— Институт полезен тем, что позволяет молодому СЦБисту ориентироваться в профильной литературе, где и какую книжку или учебник найти. В 1977 году я только начал работать электромехаником в Каменск-Уральской дистанции. В те годы там массово строились и вводились в действие системы ЭЦ.

Поскольку автомобиля у меня никогда не было, я не знал даже, как заменить лампочку в светофоре, поэтому чувствовал себя некомфортно. Кроме того, меня подначивали местные электромеханики, мол, с высшим образованием, а.... Они были значительно старше меня, закончили курсы электромехаников.

К слову говоря, в те годы работников СЦБ весьма уважали. Так вот я благодарен тем парням: я решил — обязательно докажу, что знаю значительно больше их. Покупал книжки, засиживался с ними после работы. И каждый раз, чего-то не зная, брал очередной учебник. И так занимался самообразованием. И до сих пор занимаюсь!

Приведу интересные цифры, озвученные одним психологом. Из 100 человек примерно 6-7 — тунеядцы, лодыри и лентяи, всегда будут работать из-под палки, с неохотой. Это так называемые «летуны» — меняют работу, как перчатки, ищут, где им позволят бездельничать. Другие 7-9 человек — люди, которые ошибаются, но за ними не нужен контроль, потому что они сами будут заниматься самообразованием, никогда не будут сидеть сложа руки. Остальная масса — обычные люди, которые будут работать, когда есть работа, их необходимо мотивировать, учить, хвалить и ругать. Именно с этой массой и нужно кропотливо и вдумчиво работать руководству предприятия.

В этом смысл самообучения — держать все под контролем и мотивировать, находя, в том числе, новые формы мотивации.

Kombat.79: В процессе изучения нового материала возникают вопросы, на которые некому ответить, сразу появляются сомнения в правильности понимания. И как итог — низкий балл на тестировании.

Aleks2469: Если будут стимулы для людей, если они будут стремиться обрести знания, которые предоставит СДО, а также это будет доступно на рабочем месте, то это несомненно хорошо.

Виктор Екимов: СДО — хорошая задумка, но не учитывается степень подготовки обучающегося. К примеру, я знаю тему, хочу сразу пройти тестирование. Но для того, чтобы получить высокий балл, я должен не просто просмотреть все необходимые темы, а осознать их. Иначе: мало затратил времени — получи низкий балл.

Demartus: Сила СДО в ее всеобщей доступности. Будет желание — будут и знания. Пока вижу единственный минус — вопросы тестирующего блока часто не совпадают с официальными документами, действующими на железнодорожной магистрали.

Егоза: СДО — по большому счету ненужная вещь: голые выдержки из руководящих инструкций. Прочитал, ответил на тестовые вопросы. Нового ничего не узнал. Зря потратил на это время. А читать это все необходимо раз в квартал. Поэтому считаю, что идея хорошая, но воплощение хромает: хотели как лучше, а получилось как всегда.

Adagumer: Дистанционное обучение сродни заочному: диплом будет — знаний нет.

Ler: Слабая доступность к информации. Это плохо.

САМОЕ ГЛАВНОЕ — РАЗОБРАТЬСЯ ДО КОНЦА

Мы пообщались на тему самообучения с главным инженером ШЧ-4 Северной железной дороги Николаем Николаевичем Аксеновским, который рассказал, что именно саморазвитие сыграло важную роль в становлении его карьеры. Молодым специалистам есть, с кого брать пример.

Как вы стали главным инженером? Много занимались? Очень важно отметить, что стало толчком в становлении Вашей карьеры. Что посоветуете молодым специалистам в этом плане?

— Шагал по карьерной лестнице. Толчком послужила моя производственная практика (учась в Ярославском техникуме ж/д транспорта в 2004 и 2005 годах, я проходил практику в Вологодской дистанции СЦБ, где участвовал в обслуживании устройств СЦБ, переключении кабелей, реконструкции одной из станций на участке и т.д.), там обрел очень много знаний и навыков. Стало интересно разобраться «что такое СЦБ». Молодым специалистам нужно заняться в первую очередь самообразованием.

Какой момент вы бы внесли в образование и обучение студентов-СЦБистов, опираясь на ваш опыт и знания?

— После качественного изучения теории — прохождение производственной практики в реальных условиях. А также наличие в учебных заведениях необходимых тренажеров устройств СЦБ.

Помогает ли самообучение в становлении карьеры? А Вам помогло? Может, расскажете о методах самообучения?

— Самый главный помощник — именно самообучение, и мне оно помогло в первую очередь. По моему мнению, основной метод самообучения — это чтение книг, изучение типовых альбомов устройств СЦБ и т.д. Самое главное — разобраться до конца с тем вопросом, который изучаешь, при необходимости уточнить у более опытного работника.

Действительно ли сегодня на дороге компетентные специалисты — почти что редкость? Почему? Как вы решаете такую проблему? Или у вас в дистанции таковой нет?

— Это так. Стараемся обучить, дать возможность разобраться самому, проводим ежедневные инструктажи на селекторных совещаниях.

Каким образом организована техучеба в вашей дистанции?

— В графике обслуживания устройств СЦБ заложен отдельный день на проведение тех. учебы, когда старшие электромеханики и начальники производственных участков на местах проводят тех. обучение по ранее разработанной тематике, в том числе и практические занятия. Так же в дистанции есть тех. учеба с линейными цехами и руководителями среднего звена с выездом на узловые станции, она проводится руководством дистанции по ранее разработанному графику.

Какие особенные/необычные технические решения применяете? Работает ли это? С чего посоветуете начать организовывать техобучение другим?

— Время от времени практикую задание неисправностей в действующих устройствах по согласованию с ДСП станции, считаю, что это помогает эксплуатационному штату самостоятельно находить отказы. На мой взгляд, тех. обучение нужно начинать с анализа необходимости познания того или иного материала, составление планов тех. учебы.



Валерий Илюшкин и Николай Аксеновский (справа)

Каждый студент проходит обучение в вузе/колледже, не всегда у него есть возможность добыть нужные учебные материалы. У вас были трудности с поиском учебных материалов? Можете их назвать?

Что для вас важнее — практика или теория?

— Да, у меня были трудности с поиском учебных материалов, особенно это касается новых микропроцессорных систем, а также совсем старых систем (например, ЭЦ-2, ЭЦ-8 и т.д.), стоек питания, аппаратуры защиты устройств СЦБ, устройств диспетчерской централизации, устройств КТСМ, САУТ. Совмещать нужно и практику, и теорию.

Молодым специалистам (недавно выпускившимся из вуза/колледжа) пригодятся ли полученные в учебном заведении знания? Или им придется всё учить «с нуля» уже непосредственно в дистанции?

— В основном им приходится учиться «с нуля», потому как в институтах, как правило, вообще не преподают основ обслуживания и ремонта устройств СЦБ, а в техникумах преподавательский состав не способен качественно преподнести информацию, я думаю, что это в основном связано с мотивацией преподавателей.

Как вы считаете, применение и внедрение СДО на магистрали — важно, ценно, необходимо продолжать ее внедрение дальше? Или лучше отказаться от такой системы, так как она не оправдывает ожидания?

— СДО мы пользуемся очень редко. У нас в дистанции чаще используется АОС-ШЧ, на котором, кстати, я получил определенный багаж знаний.

Наши сотрудники устанавливали тренажеры у вас в дистанции. Как вы полагаете, новые тренажеры повысят эффективность обучения? Понравились ли вам тренажеры? Может быть, у вас есть рекомендации нам?

— Безусловно, новые тренажеры повысят эффективность обучения, мне они понравились. Все предложения я сообщил вашим сотрудникам.



СЕРГЕЙ ВДОВИН: НУЖНО ПРОСТО ДОБРОСОВЕСТНО РАБОТАТЬ!

Редакция журнала подготовила для вас интервью с бывшим работником ОАО «РЖД» **Сергеем Николаевичем Вдовиным**, который проработал на дороге 37 лет и прошел путь от электромеханика до главного инженера службы автоматики и телемеханики. За свою долгую работу в рядах железнодорожников он накопил немало опыта и идей, которыми хотел бы поделиться с читателями.

Кризис повлиял практически на все сектора российской экономики. Железные дороги вынуждены оптимизировать свои расходы. Как вы считаете, почему он коснулся сферы «РЖД», ведь, казалось бы, это такая крепкая структура?

— Сама по себе железная дорога ничего не производит. Она перевозит и обслуживает. Глобальный кризис охватил практически все сектора российской экономики, в частности промышленность, от которой зависит «РЖД», поэтому понятно, что сегодня у всех не лучшие времена. И если перевозить дорога стала меньше, то, естественно, доходы у нее упали.

Мне вспоминается сильнейший кризис 90-х годов, когда промышленность разваливалась, крупнейшие предприятия страны прекращали какую-либо деятельность, кругом царил безнадёжность и разруха. Но железная дорога продолжала работать, «не смотря и не взирая». Зарплату работникам выплачивали своевременно. По сравнению с другими промышленными предприятиями тех лет мы чувствовали себя комфортно и защищенно.

Я считаю, что тот кризис даже помог дорогам — вернулись в СЦБ те, кто по каким-то причинам ранее оттуда ушел.

В отличие от некоторых руководителей, я не отказывался брать на работу тех, кто когда-то ушел из СЦБ, потому что считаю — человеку свойственно искать то место, где ему лучше. И если он считает, что пора вернуться в СЦБ, то милости просим. Главное, чтобы работали. Ведь сегодня нужно просто добросовестно работать.

Не первый год ходят слухи о том, что ж/д-транспорт — пережиток эпохи. А что вы думаете на этот счет?

— Я категорически с этим утверждением не согласен. Хотя я сталкивался с таким мнением на практике. Начальник дорожного строительного треста в 90-е годы отказывался иметь дело с ж/д-структурами, утверждая, что автомобильный транспорт, в отличие от железнодорожного, работает по принципу «клиент всегда прав». Сейчас другое время. Давайте разбираться вместе. Автотранспорт эффективен и экономически более выгоден при перевозке грузов на расстояния меньше 1000 км. Но не стоит забывать, что не все можно перевозить на машинах. Есть такие грузы, которые удобнее транспортировать на поездах: уголь, нефть, руда и т.д.

Альтернативный вид транспорта — самолеты. Они экономят время и деньги.

На сегодняшний день необходимо заниматься правильной логистикой, чтобы контролировать перевозки. Понятно, что часть грузов ушла с ЖД, но ведь конкуренцию никто не отменял. Она есть и будет. Хочешь жить — умей вертеться. Этим все сказано. А железнодорожный транспорт был, есть и будет.

Расскажите об основных причинах отказов устройств СЦБ.

— Во-первых, большую роль играет человеческий фактор: неправильная эксплуатация устройств СЦБ, нарушение правил производства работ и другие. Отмечу, что человеческий фактор — это не что иное, как недостаточное знание обслуживаемых устройств. Во-вторых, неисправность самой аппаратуры, которая быстро стареет.

Теперь поговорим о технических новинках в сфере СЦБ.

— Одной из новинок, которая кажется мне довольно интересной, является разработка светодиодных систем. Однако, новация до конца не доработана. В течение более 10 лет ее исследовали в НИИ и решили, наконец-то, внедрить в производство. Были такие сомнения: а вдруг светодиод вместо красного загорится зеленым? В чем плюс этих ламп? Они служат значительно дольше и не боятся режимов включения/выключения.

Приведу следующую цифру. Примерно 7% отказов устройств СЦБ приходится на перегорание обычных ламп светофоров, а с установкой таких светодиодных модулей проблема снимается.

Другая интересная новация в СЦБ — электронная система счета осей, которая контролирует проход состава, осуществляя счет осей. Внедрение этой системы позволяет уйти от материалоемких, ненадежных и трудоемких в обслуживании традиционных рельсовых цепей.

Если говорить в целом о новинках в нашей сфере деятельности, то можно продолжить список — это микропроцессорная централизация «Ebilock-950», диспетчерская централизация «Тракт», ЭЦ-ЕМ «Радиоавионика», «МИКАР» и другие.

Скажем, АПК-ДК (аппаратно-программный комплекс диспетчерского контроля) достаточно серьезно помогает эксплуатационному штату в поиске причин отказов, а также при грамотном подходе позволяет экономить время на техническое обслуживание устройств СЦБ.

Спасибо за интервью, Сергей Николаевич!



САМ СЕБЕ MBA
Джош Кауфман

КНИГИ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ «СЛОЖНЫЕ» ВОПРОСЫ

М.: Манн, Иванов и Фербер, 2012. — 464 с.

Это книга о вере в себя. Главная идея автора заключается в ценности вашей личности, а не «корочки» в вашем кейсе. Можно закончить какую угодно бизнес-школу — и остаться на нижней ступеньке социальной лестницы. А можно пойти по стопам автора книги.

Джош Кауфман — выдающийся менеджер, вел блог на тему самообразования в бизнесе и вскоре, осознав огромный спрос на эту тему, написал альтернативный учебник по бизнесу, из которого вы узнаете, как работает бизнес, как работают люди, как работает вся бизнес-система в целом. При этом — не ждите, что вы будете завалены информацией по менеджменту и бизнес-лидерству.

Эта книга для тех, кто решил открыть свое дело, но комплексует по поводу отсутствия «крутого» диплома, для начинающих предпринимателей, которые хотят узнать больше о механизмах ведения бизнеса, для успешных бизнесменов, которые не хотят останавливаться на достигнутом, потому что знают: весь смысл — в развитии.

Цитаты из книги:

«Метод интеллект-карт позволяет представлять информацию таким образом, чтобы ее могли одновременно воспринимать и левое, и правое полушария».

Любая поступающая информация должна сначала сформировать в нашей голове образ. Как только мы что-то поняли, мы формируем в своей голове образ и запоминаем информацию гораздо легче и на гораздо более долгий срок. Информация, которая не преобразовалась в образы, — это «пустая» информация, которая не имеет никакого смысла и легко забывается.

В восточной философии присутствует понятие «дао», которое означает «путь» или «дорога». У дао нет начала или конца — оно просто есть. Самообразование в любой области — это тоже дао. Ваше путешествие само по себе служит вам наградой.

Поняла мое самообразование было бессистемным: я просто шел к полкам с книгами и выбирал первую заинтересовавшую. А теперь представьте, фонд Библиотеки Конгресса содержит около 1,2 миллиона книг по деловой литературе. Для освоения всего фонда Библиотеки Конгресса потребуется 528 лет. И я задался вопросом: что из всего этого мне на самом деле нужно знать?



Марина Рукавичникова
специалист по рекламе и PR

Представьте, что вам нужно купить костюм. Вы идете в магазин и видите, что рядом с обычными костюмами за 400\$ висят костюмы за 3000\$. Их никто не покупает, но это и не нужно. Их цель — иная. По сравнению с ними костюмы за 400\$ выглядят не такими уж и дорогими (хотя в соседнем магазине такой же костюм можно было купить за 200\$).

Как только мы формируем образ, мы понимаем информацию. Информация, представленная в виде интеллект-карт, воспринимается быстрее, эффективнее, запоминается быстрее и на более долгий срок, так как это соответствует естественной ассоциативной природе нашего мышления.

Интеллект-карта — один из лучших способов повышения эффективности интеллектуальной работы, то есть создания интеллектуальных продуктов.

При отсутствии необходимых навыков структурирования информация, поступающая в электронном виде, является одним из основных поглотителей времени, и роль способности современного сотрудника быстро обрабатывать электронную информацию, анализировать ее и принимать на ее основе решения является одной из ключевых в повышении эффективности его работы.

Имеет ли право на жизнь УРРАН при существующей достоверности статистических данных по хозяйству АиТ в настоящее время?

Вот таким вопросом с нами поделился один старейший закоренелый СЦБист:

Во сколько раз установка дублирующего соединителя увеличивает надежность работы рельсовой цепи?

На его памяти еще ни один электромеханик не ответил на этот вопрос правильно.



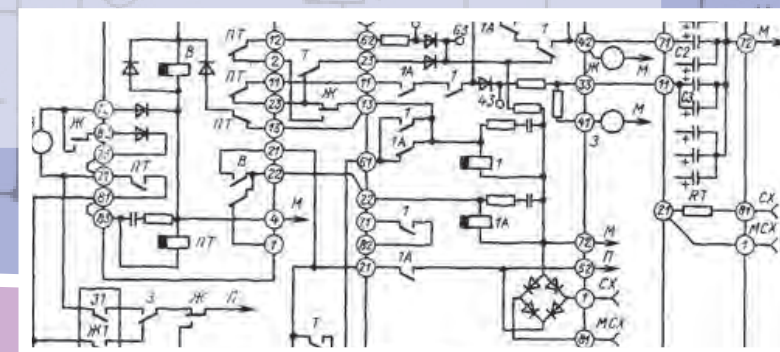
Второй вопрос от того же знакомого.

В технологической карте № 6.3.1 (Приборы СЦБ) указано, что на контактах 1–81 блока дешифратора автоблокировки БС-ДА допустимое значение составляет от 15 до 18 В переменного тока.

Однако на практике измеренное значение на этих контактах оказалось 19,5 В.

На ваш взгляд, может ли мой знакомый не тратить время на приведение к нужному значению и оставить 19,5В?

Может ли нежелание моего знакомого привести к какому-либо виду отказа устройств СЦБ?



Свои ответы, рекомендации и вопросы можете присылать нам на почту: info@nrcat.ru с пометкой «Полезно знать».

Ответы на вопросы выше будут опубликованы в следующем номере.

РЕШЕНИЕ БИЗНЕС-ЗАДАЧ С ПОМОЩЬЮ ИНТЕЛЛЕКТ-КАРТ СЕРГЕЙ БЕХТЕРЕВ

М. : «Альпина паблишерс», 3-е издание, 2011. — 308 с.

Каждого человека в современном мире по жизни сопровождает нескончаемый поток информации: электронной, бумажной, «мысленной».

Информация везде — дома, на работе, в транспорте, даже во сне! Мы получаем ее от наших коллег, наших детей и даже от наших животных. Такой поток вообще очень сложно «переработать» и уж тем более — сделать обработку максимально эффективной.

Майнд-менеджмент создан для того, чтобы помогать нам в этой сложной задаче.

Создавая интеллектуальные карты, мы очень легко и просто раскладываем данные у нас в голове, всегда зная и помня нужные моменты. Правильно построив такую карту, мы никогда не забудем нужную вещь дома, мы сможем визуальным образом контролировать расход наших средств, мы никогда не упустим даже самое маловажное событие в нашей жизни.

Запуская майнд-менеджмент в нашу жизнь, мы меняем ее к лучшему. Ведь так прекрасно жить, жить в полном комфорте и уверенности.



Мария Халиуллина
разработчик электронных курсов

Наши вакансии:

- Монтажник тренажеров СЦБ
- Инженер по наладке и испытаниям тренажеров СЦБ.

ФОРУМ

Праздники

4 марта научно-производственному центру «НовАТранс» исполнилось 6 лет. За эти годы реализовано 10 000 книг, 1 693 плаката, 1 458 дисков в 207 комплектах, внедрено 74 тренажерных комплекса и оснащено 20 учебных классов.

Контакты:

Тел. +7 (343) 287-13-32
Факс: (343) 287-46-32
E-mail: info@nrcat.ru
Сайт: www.nrcat.ru

Адрес: 620075, Россия,
г. Екатеринбург,
ул. Кузнечная, д. 92,
оф. 613

Мы в соцсетях:

СЦБист
Facebook
Twitter
Вконтакте
LinkedIn
Instagram
Youtube
Одноклассники
Google +

Следите за нашими новостями.
Закажите книги, плакаты,
стенды, видеофильмы,
электронные курсы или
тренажеры у нас. Мы будем
ждать ваших писем и звонков!

Полезно знать:

Все материалы проекта «Мастерство СЦБиста» могут реализоваться в виде электронных курсов системы дистанционного обучения. Это позволит обеспечить автоматический контроль знаний и сделать учебу еще эффективнее.

Кроме того, заказать нашу продукцию Вы сможете любым удобным для Вас способом.

Если Вас мучает вопрос, касающийся нашей тематики, то пишите его нам на почту: mrुकavichnikova@nrcat.ru Мы обязательно ответим Вам.

Если у вас есть идеи по улучшению нашего журнала, пожалуйста, напишите нам: mrुकavichnikova@nrcat.ru.

Если вы считаете, что в журнале не хватает конкретной рубрики, сообщите нам об этом.

У НПЦ «НовАТранс» появился учебный портал, где все желающие могут попробовать свои силы и БЕСПЛАТНО пройти обучающий и тестирующий блоки. Для этого необходимо будет позвонить нашему специалисту Марии Халиулловой, чтобы она назначила Вам курс: +7 (343) 287-13-32 (доб. 202)

Это будет пробный проект, поэтому Вы можете все свои пожелания, отзывы и замечания писать в комментариях к курсу.

Учредитель и издатель:
ООО «НПЦ «НовАТранс»
Адрес редакции:
620075, Россия, Екатеринбург,
ул. Кузнечная, 92, 6 этаж, оф. 613;
тел.: (343) 287-13-32
Концепция подготовки номера:
Отдел рекламы и PR
Редактор: Рукавичникова М.Л.
Подписано в печать 30.04.2015
Любое воспроизведение
материалов, полностью или
частично, возможно только
с письменного разрешения
редакции.



Фото: «Свободная пресса»



ОКУНЕМСЯ В СТАРИНУ

На окраинах Октябрьской железной дороги есть участки, где можно увидеть характерные железнодорожные атрибуты 1950-х — электрожелезную систему, семафоры, стрелки с ручным управлением.



В ПРОЦЕССЕ РАЗРАБОТКИ КУРСОВ

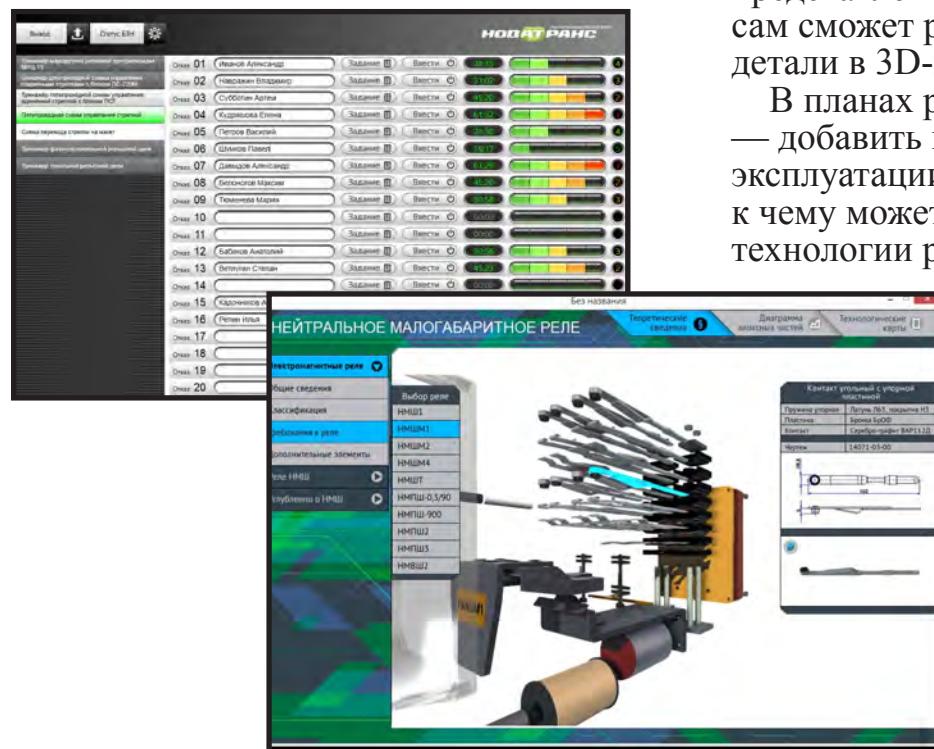
Уважаемые СЦБисты!

В настоящее время наш научно-производственный центр ведет разработку нескольких учебных электронных курсов для системы дистанционного обучения. Один из них — «Нейтральные малогабаритные реле». В нем будут рассматриваться особенности и принципы работы каждого типа реле, технические характеристики, предъявляемые к ним требования.

Для сотрудников КИПа (КРП) будут сняты видеофильмы по технологическим картам с целью обучения правильному обслуживанию и ремонту реле. В настоящее время создана диаграмма запасных частей реле, благодаря которой можно узнать особенности каждой детали. Специфичность данного курса заключается в том, что в нем использованы высокотехнологичные средства представления информации. Обучающийся сам сможет рассматривать устройства и его детали в 3D-пространстве.

В планах разработчиков нашего центра — добавить в курс раздел по особенностям эксплуатации реле. Визуально показывать, к чему может привести нарушение технологии ремонта и эксплуатации.

Для реализации этой цели нам требуются ваша помощь и сотрудничество.



Просьба присылать имеющуюся у Вас тематику (перечень тем) повторно-периодического инструктажа по безопасности движения поездов для работников РТУ, КИП (КРП).

Ждем от вас уникальные данные о нетипичных неполадках реле, или о трудностях и отказах, которые появляются из-за неисправностей реле. Мы будем рады любой помощи. Давайте вместе создавать будущее СЦБистов!

Письма направлять сюда: info@nrcat.ru с пометой «Реле».

Мы поздравляем начальника Высокогорненской дистанции СЦБ Владимира Степановича Матюшкова с выходом на заслуженный отдых!



Матюшков Владимир Степанович

Матюшков Владимир Степанович, окончив институт более 40 лет назад, пришел в ШЧ-10 Дальневосточной железной дороги.

Трудовую деятельность молодой специалист начал электромехаником СЦБ. Затем работал в должностях: старшего инженера, начальника участка, заместителя начальника дистанции СЦБ. А с 1999 года он был назначен начальником Высокогорненской дистанции сигнализации и связи, которой руководил 16 лет.

Коллектив дистанции под управлением Владимира Степановича трудился стабильно и способен был выполнять поставленные задачи

по обеспечению перевозочного процесса и всех производственных и экономических показателей.

В апреле 2015 года Владимир Степанович ушел на заслуженный отдых.

Коллектив дистанции искренне желает ему крепкого здоровья и спокойной размеренной жизни!

Профсоюзный комитет
и коллектив дистанции

Под его непосредственным руководством в течение 2010-2011 годов были реконструированы станции Высокогорная и Тумнин. А также построены и введены в эксплуатацию новые станции и разъезды: Людо, Дайчи, Хокайти, Дакка, Аксака и другие.

Все станции оборудованы устройствами нового поколения, системами МПЦ-И. В дистанции проведён ряд мероприятий по совершенствованию и повышению роли экономических методов управления производством, внедрению средств вычислительной техники и автоматизированных систем управления. За последнее время удалось добиться снижения отказов технических средств.

Вы также можете присылать свои поздравления и пожелания на нашу электронную почту: info@nrcat.ru



24 апреля 2015 года, на 58 году жизни, после продолжительной болезни ушел из жизни замечательный человек, главный инженер службы автоматики и телемеханики

Боярский Александр Константинович.

Имя Александра Константиновича Боярского я впервые услышал в 2000 году, еще учась на пятом курсе УрГУПС, а познакомился лично лишь в 2009 году.

Помню, что ожидание знакомства было очень волнительным — человек такого масштаба — главный инженер службы автоматики и телемеханики, да еще и в период масштабного внедрения современных микропроцессорных систем...

В жизни все оказалось гораздо интереснее. Александр Константинович сразу, что называется, взял меня в оборот: быстро понял новую тему, сразу начал учить уму-разуму, мог, где нужно поддержать,

подправить курс, где было необходимо. Беседы с ним можно было конспектировать — столько в них было профессиональной мудрости и пользы.

Я не помню ни одной встречи с ним, когда бы мы просто, пожав руки, пробежали мимо: он всегда интересовался моими делами, ситуацией на кафедре в университете, всегда передавал привет преподавателям.

Александра Константиновича уважали и будут уважать, потому что он всегда был профессионалом своего дела и оставался на страже интересов СЦБ и СЦБистов!

Р. Ш. Валиев и коллектив НПП «НовАТранс»



Боярский Александр Константинович



«НЕ ЛОВИ ДЕНЬ» ИЛИ НЕМНОГО ОБ ЭТИКЕ

Колонка генерального
директора НПЦ
«НовАТранс» Рафаила
Шамилевича Валиева

Это определение круто помогает понять, что такое этическое поведение, насколько один человек этичнее другого. И главное, что я понял, определение этичности мы можем применять не ко всему человеку в целом, а к его поведению в конкретной жизненной ситуации: существование в семье, в коллективе, на работе, в профессии, где угодно.

Давайте, раскроем эту идею на примере. Скажем, вы купили автомобиль и планируете, что он будет служить вам 7 лет или более. Вы понимаете, что это довольно продолжительный срок, и поэтому постараетесь вовремя проходить технический осмотр, своевременно менять масло, покупать хорошую резину и диски, и внутри и снаружи он чаще всего будет сиять, привлекая завистливые взгляды окружающих. А теперь представьте, что вы купили себе автомобиль лишь на один сезон, в ожидании другой модели. Будете ли вы так же трепетно относиться к своему железному помощнику, будете ли вы вкладывать в него столько же сил и времени?

Вот здесь и проявляется разница в отношении, которая заключается в том, насколько ДОЛГОСРОЧНОЕ мы предполагаем существование вместе с нашим автомобилем.

Таким образом, мы можем проанализировать и оценить, как люди относятся к чему угодно: насколько мы долго и счастливо хотим жить в своей красивой стране, если позволяем себе выпить сок и выбросить пакет от него из окна своего автомобиля, насколько долго и успешно мы хотим работать в хозяйстве СЦБ, если при открытии наших стрелочных коробок мы находим там паутину и засохшие листья и так далее.

Отмечая 6-летие НПЦ «НовАТранс», мы посетили центр реабилитации хищных птиц «Холзан» в Свердловской области. Работник центра, который

проводил экскурсию, как бы между делом сказал следующие слова: «Мы занимаемся восстановлением того, что было уничтожено на нашей земле людьми, живущими до нас...». Казалось бы, зачем это им? Их никто об этом не просил, их предприятие не приносит прибыли. Но они это делают, потому что хотят долго жить на этой земле, дышать полной грудью и передать эту живую и благодатную землю своим детям.

Так может быть, не стоит ждать хорошего президента или доброго начальника? Всё, чего мы хотим, может появиться только благодаря нам, и только в том случае, если мы не будем сорить на улицах своих городов, не жечь костры там, где этого делать нельзя, будем достойно работать, заниматься воспитанием своих детей, помогать окружающим нас людям. И только тогда мы будем жить хорошо, а может быть и лучше.



Центр «Холзан»



«НовАТранс» на экскурсии в центре «Холзан»

Не так давно, на одном из интереснейших семинаров я познакомился с уникальным, на мой взгляд, определением слова «этика».

Так вот, не дословно, этика – это ориентация человека на ДОЛГОСРОЧНОЕ существование.

620075, г. Екатеринбург, ул. Кузнечная, д. 92, оф. 613

www.npcat.ru

+7 (343) 287-13-32

info@npcat.ru