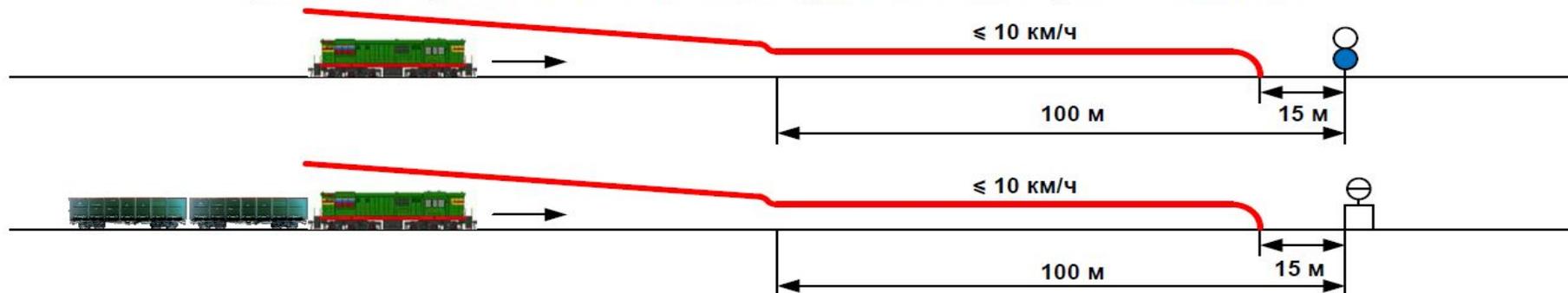


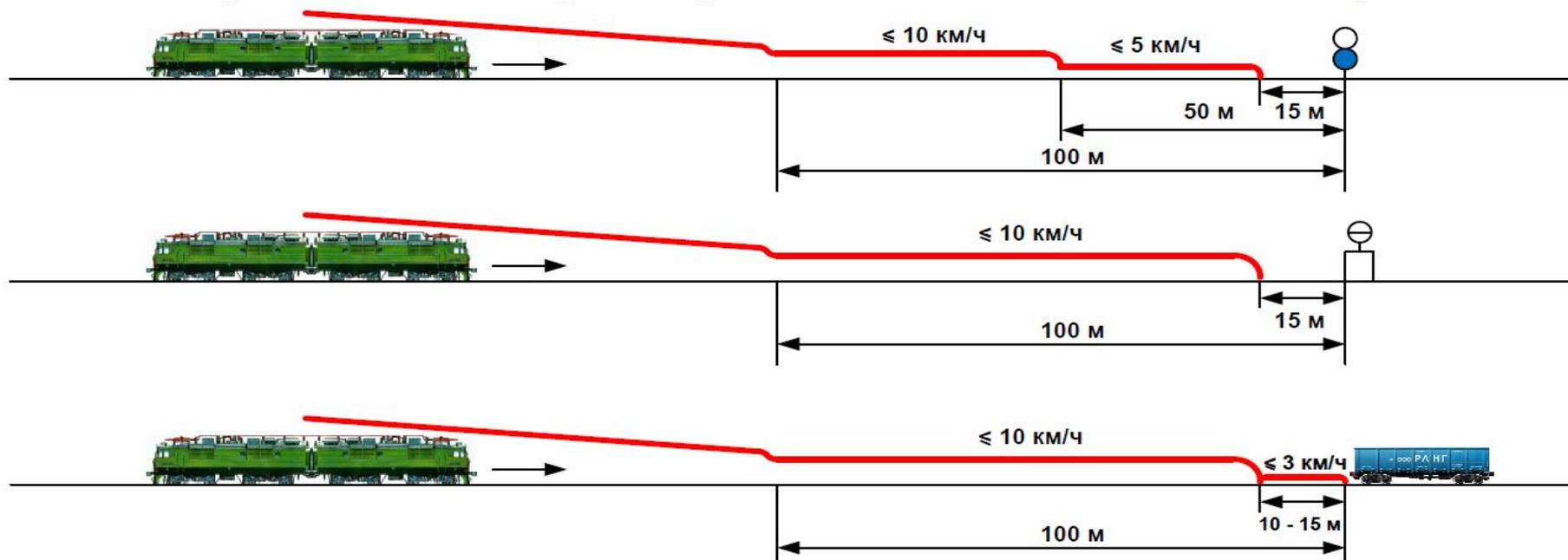
**Конспект дополнительных технических занятий на январь
2018 г. по снижению рисков возникновения нарушений
безопасности движения поездов при производстве
маневровой и поездной работы в подразделениях
Горьковской дирекции тяги**

Требования распоряжений от 30.08.2016 г. № 158/р «Об утверждении порядка следования к маневровым сигналам с запрещающими показаниями локомотивными бригадами маневрового движения» и от 30.08.2016 г. № 159/р «Об утверждении порядка следования к маневровым сигналам с запрещающими показаниями при выполнении маневровых передвижений поездными локомотивными бригадами».

Порядок следования к маневровым сигналам с запрещающим показанием, тупиковой призме локомотивными бригадами маневрового движения



Порядок следования к маневровым сигналам с запрещающим показанием, тупиковой призме, вагонам при выполнении маневровых передвижений поездными локомотивными бригадам



Требования распоряжения от 05.12.2017г № Горьк ДТ-168/р «Об утверждении порядка применения меры ответственности к локомотивным бригадам по выявленным нарушениям при выполнении маневровой работы»



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»
ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ
ГОРЬКОВСКАЯ
ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ
РАСПОРЯЖЕНИЕ

«5» декабря 2017 г. №ГОРЬК ДТ-168/р

Об утверждении порядка применения меры ответственности к локомотивным бригадам по выявленным нарушениям при выполнении маневровой работы.

В целях снижения рисков нарушения безопасности движения – сходов подвижного состава определить следующие меры ответственности локомотивных бригад по выявленным нарушениям при выполнении маневровой работы:

1. При выявлении нарушений связанных с отсутствием остановки маневрового состава при отсутствии связи с составителем поездов более 20 секунд:

- при выявлении первого нарушения объявлять дисциплинарное взыскание в виде выговора с изъятием талона №1 по безопасности движения;

- при выявлении второго нарушения объявлять дисциплинарное взыскание в виде выговора с изъятием талона №2 по безопасности движения и освобождением от занимаемой должности с переводом на работу не связанную с вождением поездов и выполнения маневровой работы.

2. При выявлении нарушений связанных с отсутствием остановки маневрового состава перед проследованием негабаритных мест и неохранных железнодорожных переездов:

- при выявлении первого нарушения машиниста локомотива освобождать от занимаемой должности с переводом на работу не связанную с вождением поездов и выполнения маневровой работы в соответствии с требованием п. 6 «д» статьи 81 Трудового кодекса Российской Федерации.

3. При выявлении нарушений связанных с расхождением фактического местоположения составителя поездов с переданным местоположением по радиосвязи, при условии, что локомотивная бригада знала о фактическом местоположении составителя поездов:

- при выявлении первого нарушения машиниста локомотива освобождать от занимаемой должности с переводом на работу не связанную с вождением поездов и

Начальник
Горьковской дирекции тяги

А.А. Дробинин

сд) статьи 81

считать запись
формуляры

начальников

При выявлении нарушений связанных с отсутствием остановки маневрового состава при отсутствии связи с составителем поездов более 20 секунд:

- при выявлении первого нарушения объявлять дисциплинарное взыскание в виде выговора с изъятием талона №1 по безопасности движения;

- при выявлении второго нарушения объявлять дисциплинарное взыскание в виде выговора с изъятием талона №2 по безопасности движения и освобождением от занимаемой должности с переводом на работу не связанную с вождением поездов и выполнения маневровой работы.

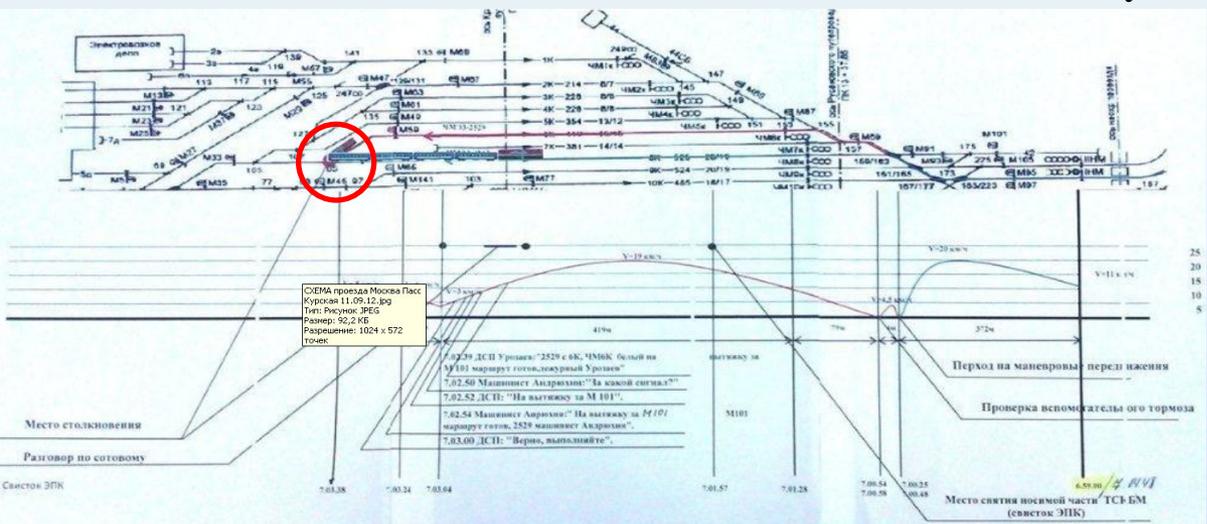
При выявлении нарушений связанных с отсутствием остановки маневрового состава перед проследованием негабаритных мест и неохранных железнодорожных переездов:

- при выявлении первого нарушения машиниста локомотива освобождать от занимаемой должности с переводом на работу не связанную с вождением поездов и выполнения маневровой работы в соответствии с требованием п. 6 «д» статьи 81 Трудового кодекса Российской Федерации.

При выявлении нарушений связанных с расхождением фактического местоположения составителя поездов с переданным местоположением по радиосвязи, при условии, что локомотивная бригада знала о фактическом местоположении составителя поездов:

- при выявлении первого нарушения машиниста локомотива освобождать от занимаемой должности с переводом на работу не связанную с вождением поездов и выполнения маневровой работы в соответствии с требованием п. 6 «д» статьи 81 Трудового кодекса Российской Федерации.

Проезд 11.09.2012г в 07:12 на станции Москва Пассажирская-Казанская Московской жд. маневрового сигнала М59 с запрещающим показанием с последующим боковым столкновением пассажирского вагона осаживаемого состава с пути 8К.



Тепловоз ЧМЭЗ № 2529 под управлением машиниста Андрияшина М.М. (в должности с 2007г, 3-й класс квалификации) работающего в «одно лицо» прибыл в 07:07 на 6 путь парка «К» четной горловины станции Москва Пассажирская-Казанская со станции Москва 2 Митьково. После прибытия ДСП приготовил маршрут за светофор М 101 по направлению 42 вытяжного тупикового пути и передал команду машинисту Андрияшину М.М.

После прибытия машинист Андрияшин М.М. произвел 20-и секундную остановку для перехода на маневровую работу после поездной, После продолжил движение по белому огню локомотивного светофора в противоположную сторону от приготовленного маршрута (за М101) с развитием скорости до 18 км/ч и плавным снижением скорости до 3 км/ч перед сигналом М59 с запрещающим показанием, при этом 4-е раза нажимая на РБ, и дальнейшим увеличением скорости до 8,5 км/ч. При одновременном движении маневрового состава, следующего с 8-го пути парка «К» и маневрового локомотива ЧМЭЗ № 2529 с 6-го пути произошло столкновение первого по ходу движения вагона № 05110796 с тепловозом.

Также установлено, что машинист Андрияшин М.М. при следовании по 6 пути отвлекся от наблюдения за сигналами по разговору по мобильному телефону с машинистом Ковалевым Е.Н. заступающим в дневную смену.

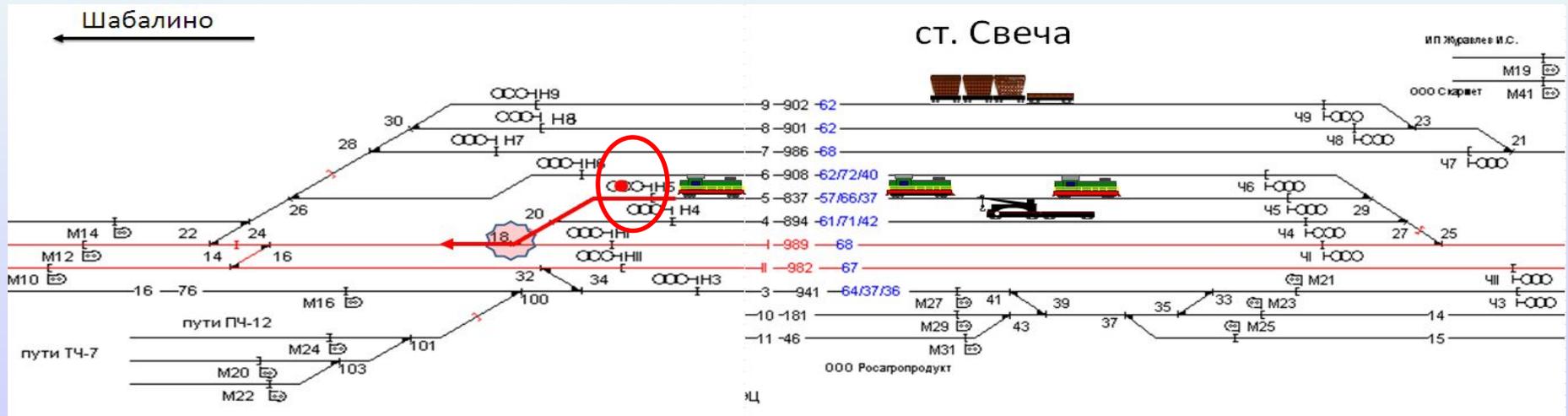
Распоряжение от 30.10.2017 г. № Горьк ДТ-152/р «Об утверждении мер направленных на снижение риска проезда запрещающих сигналов вследствие ошибочной передачи информации о месте нахождения локомотива» :

Машинисту локомотива, при ответе по радиостанции на вызов дежурной по станции, в регламенте переговоров указывать номер пути, а также литер светофора (маневрового, выходного, маршрутного и т.д.) возле которого находится локомотив.

Пример: «ДСП: - машинист ... (фамилия или номер локомотива). ТЧМ: - машинист (фамилия или номер локомотива), на ... пути у ... (литер) слушаю».

Машинист локомотива, после получения команды по радиостанции от ДСП (составителя поездов, поездного диспетчера – на участках с диспетчерской централизацией) на отправление поезда (начало маневровых передвижений локомотивом вперед), обязан лично убедиться в показании светофора и при повторении по радиостанции полученной информации, перед приведением локомотива в движение, продублировать словами: «Вижу выходной (маршрутный, выходной, маневровый и т.д.) зеленый (белый, желтый, два желтых и т.д.)».

Проезд 11.12.2014 в 06:00 на станции Свеча Северной ж.д. запрещающего сигнала светофора Н5 при маневровых передвижениях с последующим взрезом стрелочного перевода № 18



Тепловоз ЧМЭЗ № 1522 под управлением машиниста Веселова И.А. (в должности с 2013г без класса квалификации, талон по БД № 2) и помощника машиниста Беляева А.С. (в должности с 2014г, без прав управления) прибыл на станцию Свеча в 4-30 на 5 путь, и до 5-43 ни в каких маневровых передвижениях задействован не был, в результате чего локомотивной бригадой был **допущен сон на локомотиве**. Планом работы была предусмотрена перестановка тепловоза ЧМЭЗ №1522 под кран УК, стоящий на 4 пути станции Свеча. В 05:43 ДСП ст. Свеча запросила у машиниста Веселова И.А. готовность переезжать с 5 пути станции на 4 путь через нечетную горловину станции, и находится ли локомотив у светофора Ч5. Машинист Веселов И.А. без команды ДСП направил тепловоз от поста ЭЦ в сторону четной горловины станции к светофору Н5, ответив ДСП, что подъезжает. В 05:57 ДСП ст. Свеча приготовила стрелочный маршрут с 5 пути за маневровый светофор М15 и вызвав машиниста Веселова И.А. дала указание на следование от выходного светофора Ч5 на 1 путь за первый встречный маневровый светофор М15. Машинист Веселов И.А. подтвердил команду ДСП, привел локомотив в движение и в 06:00, не убедившись в запрещающем показании светофора Н5 допустил его проезд. Увидев, что стрелочный перевод №18 установлен не по маршруту следования применил экстренное торможение, но ввиду малого расстояния допустил его взрез.

Распоряжение от 30.10.2017 г. № Горьк ДТ-152/р «Об утверждении мер направленных на снижение риска проезда запрещающих сигналов вследствие ошибочной передачи информации о месте нахождения локомотива» :

Машинисту локомотива, при ответе по радиостанции на вызов дежурной по станции, в регламенте переговоров указывать номер пути, а также литер светофора (маневрового, выходного, маршрутного и т.д.) возле которого находится локомотив.

Пример: «ДСП: - машинист ... (фамилия или номер локомотива). ТЧМ: - машинист (фамилия или номер локомотива), на ... пути у ... (литер) слушаю».

Машинист локомотива, после получения команды по радиостанции от ДСП (составителя поездов, поездного диспетчера – на участках с диспетчерской централизацией) на отправление поезда (начало маневровых передвижений локомотивом вперед), обязан лично убедиться в показании светофора и при повторении по радиостанции полученной информации, перед приведением локомотива в движение, продублировать словами: «Вижу выходной (маршрутный, выходной, маневровый и т.д.) зеленый (белый, желтый, два желтых и т.д.)».

Проезд 08.07.2013 в 14-47 на станции Миасс Южно-Уральской ж.д. маршрутного светофора НМ1В с запрещающим показанием.



В 12 часов 36 минут при протягивании поезда № 2371 для уборки тормозных башмаков, перед отправлением, со станции Челябинск Парк «Б» машинист Уткин Д.В. (в должности с 30 мая 2011 года, класс квалификации 4), помощник машиниста Фоминов С.В. (в должности с 11 сентября 2008 года, имеет права управления), в нарушение требования приложения № 2 «Руководства по эксплуатации локомотивной аппаратуры САУТ-ЦМ/485» № 97Ц.06.00.00-01 РЭ1, не нажал кнопку «Отправление» на пульте управления САУТ, в результате чего при начале движения было допущено срабатывание на торможение. После отпуска тормозов, машинист Уткин Д.В. **сорвал пломбу и перекрыл разобщительный кран между ПЭКМ/485 и уравнительным резервуаром**, перед отправлением поезда не привел САУТ в рабочее состояние.

В 14 часов 39 минут при следовании к входному светофору станции Миасс машинист Уткин Д.В. получил команду от дежурного по станции Миасс Нажметдиновой Ю.Г. о следовании от входного светофора Н по 1-му пути на путь 1ВП до маршрутного сигнала НМ1В с запрещающим показанием. При следовании по 1-му соединительному пути 1ВП к светофору НМ1В с запрещающим показанием локомотивная бригада не выполняла регламент переговоров, не наблюдала за показанием напольного светофора НМ1В, в результате чего в 14 часов 47 минут допустила проезд маршрутного светофора НМ1В. Согласно данным расшифровки регистратора показаний САУТ, после проследования маршрутного светофора НМ1 и появления на локомотивном светофоре «Красно-желтого» огня, через 622 метра загорание сигнализатора «Запрет отпуска» на протяжении 22 метров, машинист произвел нажатие кнопки «Отправление» на пульте управления САУТ, через 9 метров (за 188 метров) при скорости следования 17 км/час дважды произведено нажатие кнопки «Подтяг», в результате чего была произведена отмена «Запрета отпуска» и точки прицельного торможения САУТ. При появлении на локомотивном светофоре «Красного» огня при скорости следования 18 км/час через 63 метра вновь загорание сигнализатора «Запрет отпуска», через 9 метров прохождение команды «Торможение приставкой крана машиниста», но ввиду перерыва крана ПЭКМ/485 торможение САУТ не произведено.

В соответствии с пунктом 100 приложения № 6 к ПТЭ: «В пути следования машинист не вправе: ...отключать исправно действующие устройства безопасности или вмешиваться в их работу...»

Порядок следования к запрещающему сигналу светофора при поездной работе

Скорость следования поезда к запрещающему сигналу на станции:

1) скорость следования поезда к запрещающему сигналу на станции за 400-500 метров до светофора не должна превышать более 20 км/ч с последующим плавным снижением скорости и остановкой, не проезжая его;

2) скорость следования одиночного локомотива к запрещающему сигналу на середине пути приёма станции не более 20 км/ч с остановкой напротив поста дежурной по станции, не загораживая при этом обзор для осмотра проходящих поездов.

При движении поезда на запрещающий сигнал помощник машиниста обязан стоять рядом с машинистом и с периодичностью 20-30 секунд напоминать ему: «Красный, следуем в тяге (на выбеге), давление в тормозной магистрали, скорость за 400-500 метров не более 20 км/ч». На расстоянии менее 400 м помощник машиниста производит доклад «Следуем на красный» с периодичностью 20-30 сек. Машинист обязан при этом повторять: «Понял, впереди красный» и заблаговременно принимать меры к остановке.

Одновременно следует осуществлять контроль положения рукоятки крана машиниста и главного контроллера, за давлением воздуха в тормозной магистрали, скоростью движения, положением каждого стрелочного перевода в маршруте следования.

Порядок действий при приеме поезда на пути вместимость которых менее условной длины поезда или имеют предельную длину по вместимости состава

В целях исключения оттяжки хвостовой части поезда после его остановки на станции, путь (часть пути) приёма, которой расположен на подъёме и имеет предельную по вместимости данного состава длину, о чем локомотивная бригада заблаговременно должна быть проинформирована дежурным по станции (при диспетчерской централизации – поездным диспетчером участка), машинист обязан остановить поезд, подтянув его вплотную к запрещающему сигналу в режиме тяги с последующим применением автоматических тормозов. Отпуск тормозов поезда производить по указанию дежурного по станции.

В случаях остановки грузового поезда, длина которого менее вместимости пути, оборудованного сбрасывающим башмаком, остряком или сбрасывающей стрелкой, не доезжая до выходного светофора (при отсутствии до предельного столбика), во всех случаях машинист производит доклад дежурной по станции об остановке с удержанием поезда на тормозах, и только после согласования своих действий с дежурной по станции отпускать автотормоза и производить подтягивание состава к светофору (при отсутствии к предельному столбику).

Основные принципы гарантированного обеспечения безопасности движения.

- Разрешением на начало движения может являться **ТОЛЬКО** разрешающее показание светофора.
- Не убедился в разрешающем показании светофора, **СТОЙ**, даже если получил команду на движение от руководителя маневров!
- Не видишь сигнал лично, **СТОЙ**, пока не уточнишь любым доступным способом.
- План маневровой работы **НЕ** является командой на передвижение, **СТОЙ**, следи за сигналом.
- «Верно, выполняйте» - это **НЕ команда** к действию, это подтверждение верно воспринятого Плана работы.
- При наличии по маршруту следования сигнала с запрещающим показанием, **ОБЯЗАТЕЛЬНО ОСТАНОВИСЬ** перед сигналом. **УБЕДИСЬ** в разрешении на его проследование.
- Спешка в работе - главная угроза безопасности движения.
- Взятся за телефон - проехал сигнал.