

**ТРАНСПОРТНА ПОДІЯ,  
ЯКА ВІДБУЛАСЯ**

**07.10.2007**

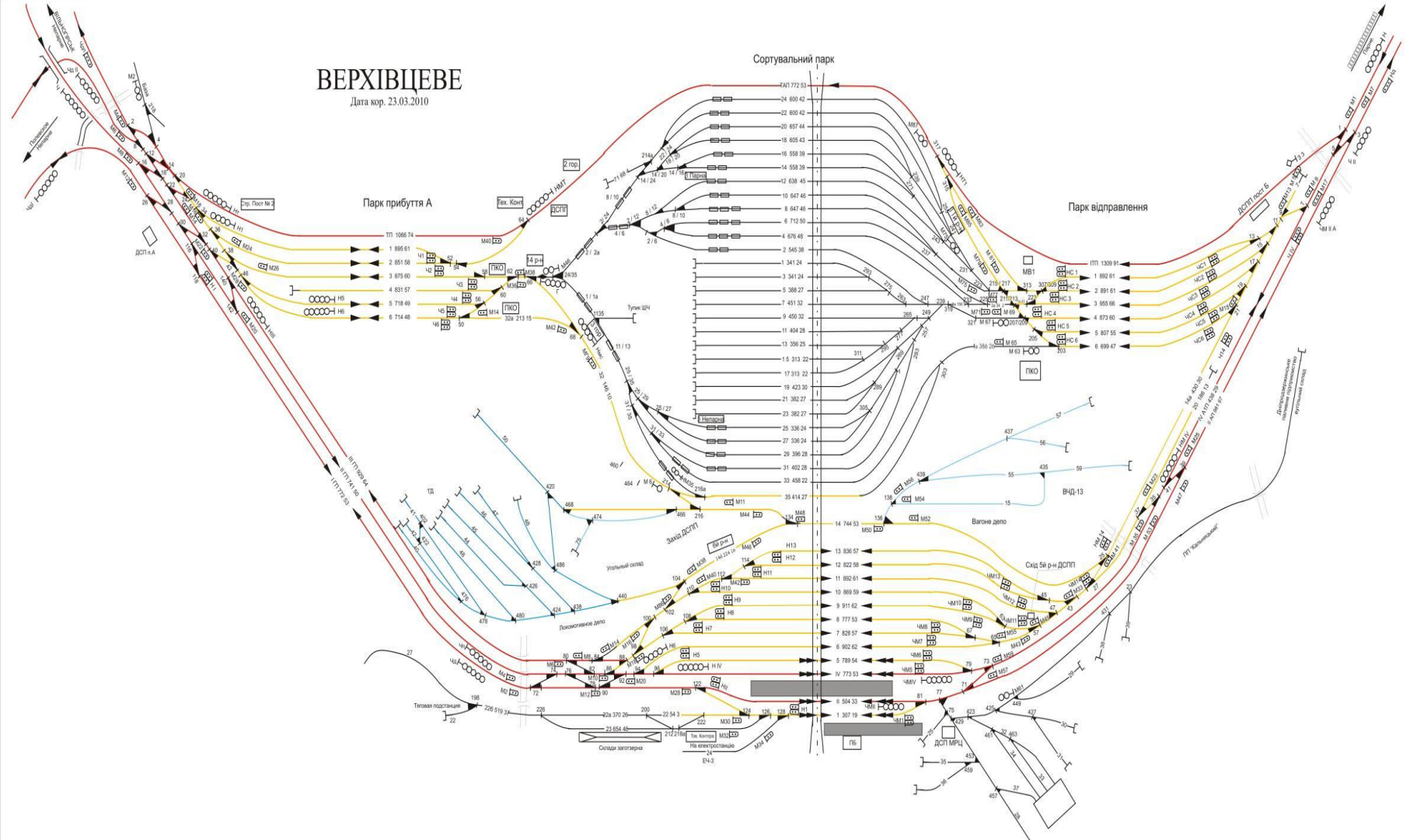
**НА СТАНЦІЇ**

**ВЕРХІВЦЕВЕ**

**ПРИДНІПРОВСЬКОЇ ЗАЛІЗНИЦІ**

# ВЕРХІВЦЕВЕ

Дата кор. 23.03.2010



# ХАРАКТЕРИСТИКА СТАНЦІЇ

**ВЕРХІВЦЕВЕ** – вантажо-пасажирська сортувальна залізнична станція Дніпропетровської дирекції Придніпровської залізниці.

На станції розташовано:

- ▣ локомотивне депо;
- ▣ вагонне депо;
- ▣ енергодільниця;
- ▣ колійна машинна станція;
- ▣ центр механізації колійних робіт.

Відкрита 18 травня 1884 року. До 1 січня 1904 року мала назву Любомирівка, перейменована на честь першого начальника Катеринінської залізниці Верховцева Олександра Апо-лоновича.

# ОБСТАВИНИ ПОДІЇ

Поїзд № 39 повинен був прослідувати ст. Верхівцево без зупинки за розкладом о 00.36. Вхідний сигнал поїзд пройшов о 00.28 та рухався на жовтий сигнал НМ-4.

При проходженні о 00.30 сигналу НМ-4 одночасно відкрився сигнал Н-4 с паса-жирського парку з червоного на два жовтих сигнали з зеленою смугою, що дозволяв прослідувати з 4 колії пасажирського парку на 3 колію парка «А».

Після прослідування сигналу Н-4 на локомотивному світлофорі з'явився сиг-нал червоний з жовтим. Локомотивна бригада зміни вогнів на локомотивно-му світлофорі уваги не надала та продовжила слідувати зі швидкістю до 36 км/год. Загальна відстань слідування поїзда по ч/ж складає 1700 метрів.

При наближенні до вихідного сигналу Н-3 швидкість поїзда почала збільшува-тися. При швидкості 41 км/год був допущений проїзд заборонного сигналу Н-3 та через 350 метрів сталося зіткнення з маневровим складом з 36 ван-тажних вагонів, який рухався від сигналу М-4 на 4 колію парка «А».

Локомотивна бригада помітила групу вагонів та застосувала екстрене гальму-вання тільки після прослідування на відстань 230 метрів від вихідного сиг-налу (21 секунда). Гальмівний шлях від застосування екстреного гальмуван-ня до зіткнення склав 120 метрів.

При зіткненні стався схід першого електровоза всіма колісними парами, другого – двома колісними парами, та трьох вантажних вагонів.

# НАСЛІДКИ ПОДІЇ

## ПОШКОДЖЕНО

- ▣ 1 піввагон – до ступеня списання (вилучення з інвентар-ного парку);
- ▣ 1 піввагон – до ступеня деповського ремонту;
- ▣ 3 піввагони – до ступеня технічного обслуговування;
- ▣ електровоз ЧС7-214 – до ступеня капітального ремонту;
- ▣ електровоз ЧС7-320 – до ступеня поточного ремонту;
- ▣ 2 стрілочних переводи зруйновано;
- ▣ 101 залізобетонна шпала пошкоджена.

**СМЕРТЕЛЬНО ТРАВМОВАНІЙ СКЛАДАЧ ПОЇЗДІВ**





# ЧОМУ ТАК СТАЛОСЯ

Поїзд №39 (складався з 20 вагонів та двох електровозів ЧС7) відправився зі станції Дніпропетровськ із запізненням на 6 хвилин (затримка виникла під час причеплення до поїзда другого головного електровоза). Надалі машиніст Маймуров отримав наказ диспетчера нагнати втрачений час. Почали працювати обидва локомотиви, але після спрацювання захисту на другому локомотиві він виключився з роботи. Станцію Верхівцеве поїзд повинен був за розкладом пройти без зупинки (тому машиніст особливо і не сподівався побачити червоне показання на станційних світлофорах).

**ПОСПІХ ТА ВТРАТА ПИЛЬНОСТІ**



# ЧОМУ ТАК СТАЛОСЯ

Маневровий диспетчер разом з ДСП Верхівцеве Швець Т.В. вирішили (в цей же час) переставити з парку в парк маневровий склад з 36 вагонів (за вимогами ТРА станції дозволяється перестановка лише 20 вагонів). Інша ДСП Васіліна А.І., не поставивши до відома поїзного диспетчера про маневри з виїздом на перегін, дозволила виїзд такого складу з пересіченням маршруту поїзда №39 з подальшим осаджуванням у вантажний парк.

**В РЕЗУЛЬТАТІ ЦЬОГО БУЛО СКОЄНО ДВІ ПОМИЛКИ:**

- неприпинення маневрів при пропуску пасажирського поїзда (порушено основну вимогу ІРП про підготовку маршруту приймання поїздів);
- несвоєчасно поставлена до відома локомотивна бригада поїзда №39 про затримку поза графіком (інформація була передана в ефір перед самим проїздом, а не перед вхідним сигналом, або під час слідування станцією – близько 3 км; навіть таке попередження бригада не почула).

# ЩО ПОРУШИЛИ

Машиніст Маймуров та помічник Беліков у порушення **п. 3.14 Інструкції локо-мотивній бригаді № ЦТ-0106, пунктів 16.38, 16.40 ПТЕ залізниць України**, від-воліклись від керування локомотивом та не стежили за сигналами світлофо-рів, зміні вогнів на локомотивному світлофорі уваги не приділяли.

Під час руху на червоний вогонь вихідного світлофора машиніст та помічник не виконували встановлений регламент переговорів між машиністом та по-мічником машиніста, чим порушили вимоги **п. 3.8 Інструкції № ЦТ-0106**.

При наближенні до заборонного сигналу світлофора НЗ на відстані 400-500 метрів не зменшили швидкість поїзда до 20 км/год., а за 100 метрів – до 5-10 км/год., чим порушили вимоги **п. 5.3 Додатка 1 до наказу № 7/Ц та п. 16.40 ПТЕ залізниць України**. Замість цього було застосовано включення тяги локо-мотива та збільшено швидкість руху до 41 км/год.

При проїзді світлофора НЗ на локомотивному світлофорі загорівся червоний вогонь та припинилось живлення котушки електропневматичного клапана ЕПК-150. Машиніст у порушення **п. 3.13 Інструкції №ЦТ-0106, п. 16.40 ПТЕ за-лізниць України** втрутився в роботу справно діючих приладів безпеки шля-хом періодичного вимикання електропневматичного клапана, чим попере-див екстрене спрацювання гальм. Тільки побачивши по маршруту прямуван-ня поїзда вогонь, що рухався назустріч через 230 м тієї же дорки

# ВИСНОВКИ

**Обидві локомотивні бригади звільнені від зай-маних посад та позбавлені свідоцтв машиніста та помічника машиніста (Маймуров В.І. – Белі-ков В.Ф., Білий С.В. – Шевченко М.О.).**

**Звільнена від займаної посади ДСП Верхівцеве Швець Т.В.**

**Покарані (в тому числі звільнені з посад) інші причетні до події виконавці, керівники депо, станції, ДН, управління залізниці (всього 18 осіб).**