

МЕХАНІЧНИЙ ФАКУЛЬТЕТ

Кафедра «Експлуатація та ремонт рухомого складу»

**ВИМОГИ НОРМАТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ
ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ
ПОЇЗДІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

**до практичних занять з дисципліни
*«АВТОГАЛЬМА ТА БЕЗПЕКА РУХУ ПОЇЗДІВ»***

Харків - 2013

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри ЕРРС 6 лютого 2012 р., протокол №23.

Рекомендуються для студентів спеціальності "Локомотивне і вагонне господарство" всіх форм навчання.

Укладачі:

проф. О.Б. Бабанін,
старш. викл. В.М. Данько

Рецензент

проф. В.Х. Далека (ХНАМГ)

ВИМОГИ НОРМАТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ
ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ
ПОЇЗДІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до практичних занять з дисципліни
«АВТОГАЛЬМА ТА БЕЗПЕКА РУХУ ПОЇЗДІВ»

Відповідальний за випуск Данько В.М.
Редактор Еткало О.О.

Підписано до друку 26.04.12 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 0,75. Тираж 50. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейербаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

Українська державна академія залізничного транспорту

Механічний факультет

Кафедра "Експлуатація та ремонт рухомого складу"

**ВИМОГИ НОРМАТИВНИХ ДОКУМЕНТІВ ЩОДО
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ РУХУ ПОЇЗДІВ НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

МЕТОДИЧНІ ВКАЗІВКИ

до практичних занять

з дисципліни

"Автогальма та безпека руху поїздів"

Харків – 2013

Методичні вказівки розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри ЕРРС 6 лютого 2012 р., протокол №23.

Рекомендуються для студентів спеціальності "Локомотивне і вагонне господарство" всіх форм навчання.

Укладачі:
проф. О.Б. Бабанін,
старш. викл. В.М. Данько

Рецензент
проф. В.Х. Далека (ХНАМГ)

ЗМІСТ

1	Поняття безпеки руху та її забезпечення	4
2	Витяг з інструкції локомотивній бригаді	11
3	Залізничні транспортні події	27
4	Рекомендації щодо порядку службового розслідування випадків транспортних подій	30
5	Проведення виїздів та раптових перевірок	38
6	Порядок проведення оперативної наради	45
7	Зразки заповнення проїзних документів	48
	Список літератури	61

1 ПОНЯТТЯ БЕЗПЕКИ РУХУ ТА ЇЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

Безпека руху поїздів – це створення таких умов, які в процесі експлуатації залізниць виключають травмування людей, пошкодження транспортних засобів, псування вантажів, які перевозяться, й дезорганізацію руху поїздів. Найнезначніший відступ від правил експлуатації, будь-яке нехтування ними може створити аварійну ситуацію й призвести не тільки до збою руху, матеріальних збитків, але й до людських жертв. Тому забезпечення безпеки руху це не тільки технічне, але й соціально-економічне завдання.

Дуже рідко залізнична катастрофа буває результатом якоїсь одної, ні з чим не пов'язаної події. Найчастіше вона відбувається тоді, коли одночасно виявляється ряд факторів, кожний з яких сам по собі може й не призвести до важких наслідків. Так, наприклад, винуватцями Каменської трагедії стали й вагонники, що порушили правила підготовки поїзда до подальшого руху, і машиніст, що не проконтролював правильність перевірки гальм на станції перед відправленням і не вжив заходів до зупинки поїзда на сприятливому профілі при виявленні відсутності ефективності гальм при їх випробуванні. А в результаті – загибель людей, знищення матеріальних цінностей і рухомого складу, руйнування станції, аритмія перевізного процесу.

Як відзначено вище, нерідко буває важко, а часом і неможливо назвати конкретну причину, яка призвела до катастрофи, аварії або інциденту. Далеко не завжди винуватий машиніст. Найчастіше надзвичайну подію "готують" працівники інших служб. Але їх помилки й неправильні дії ще можна виправити, якщо локомотивна бригада виявить високу пильність. Помилки ж машиніста виправити практично ніхто не може. Вони створюють найбільшу загрозу безпеці руху.

Природно, не всі помилкові дії рівнозначні за своїми наслідками. Щодооби з вини працівників локомотивного господарства відбувається в середньому майже тридцять випадків порушень, але призводять до катастроф лише деякі з них.

Проведений аналіз катастроф і проїздів заборонних сигналів на залізницях дозволив виявити їх найбільш характерні причини.

Основною передумовою до розвитку аварійної ситуації є час реагування машиніста. Він збільшується через погане самопочуття, утому, перенапруження, переляк, розгубленість перед складною ситуацією. Наслідки алкоголю протягом двох діб також сприяють уповільненню реакції й зниженню уваги. Крім того, недостатня уважність машиніста може бути наслідком неорганізованості в роботі, безвідповідальності, злочинної недбалості й т.д.

Неуважність сприяє розвитку сну в локомотивної бригади. Основними причинами можуть служити недостатня передрейсова підготовка машиніста, перезбудження центральної нервової системи при перевідпочинку в бригадному будинку й скасуванні поїздів або при уточненні поїзної обстановки з диспетчером, ситна їжа, монотонність і вібрація, жарка погода, загазованість кабіни в деяких серіях тепловозів, зниження фізіологічної активності систем організму, наслідки алкогольного сп'яніння, погані сімейні стосунки, впливи помічника, що засипає, безперервне перебування на робочому місці більше 12 год; непристосованість організму о роботи в нічний час, увімкнення печей опалення в кабіні машиніста й т.д.

Для безпеки руху сон і його прояви є найстрашнішими ворогами, тим більше, що боротися зі сном надзвичайно важко, тому що це природна захисна реакція організму від утоми й нервового виснаження.

Причинами відволікань машиніста, що призводять до проїзду заборонних сигналів, можуть бути низькі професійні знання, навички й уміння, коли машиніст витрачає основний час на обслуговування й контроль за роботою силової установки локомотива, а на виконання своєї головної функції – безпечного ведення поїзда – у нього не залишається часу. Крім того, сюди можна віднести й такі причини, як недотримання регламенту переговорів із помічником машиніста, стресовий стан при усуненні технічної несправності на локомотиві або в поїзді, недбалість, самовпевненість та й просто соціальна непридатність машиніста.

Причинами сприйняття відкритого сигналу сусідньої колії за свій є:

- стереотип кількарязового відправлення з переважним правом заняття перегону;
- перекриття сигналу пасажирському поїзду;
- помилкове сприйняття команди розпорядника маневрів або чергового по станції;
- помилка чергового по станції, коли в різні моменти часу по радіо повідомляють відправлення одному машиністу, а сигнал відкривають іншому;
- прагнення швидше закінчити поїздку, особливо при прямуванні одиничним локомотивом;
- втрата орієнтації на станції;
- неуважне спостереження за показаннями сигналів;
- порушення регламенту дублювання сигналів машиністом і помічником;
- втома, особливо при продовженні режиму роботи;
- сторонні розмови в кабіні машиніста;
- короткочасне засипання на локомотиві, що знаходиться без руху, або дрімотний стан;
- алкогольне сп'яніння або його наслідок;
- стирання короткочасної пам'яті за рахунок паління.

Причинами пізнього застосування гальм є:

- неправильне визначення відстані до сигналу з поїзда, що рухається, без урахування особистої помилки динамічного окоміру й впливу властивостей оптичної щільності середовища;
- зниження коефіцієнта тертя композиційних гальмових колодок при несприятливих погодних умовах (роса, туман, дощ, сніг, зледеніння й т.п.);
- неправильне врахування впливу роду вантажу і його розташування в поїзді на ходові якості;
- наявність у поїзді великої кількості вагонів із несправними авторежимами;
- переустаткування рухомого складу під більш важкий вантаж без зміни гальмового натиснення (наприклад, мінераловозів під щєбінь та ін.);
- незнання особливостей розвитку гальмових процесів при зміні довжини поїзда (у довгому поїзді цей процес уповільнюється, що призводить у результаті до збільшення

гальмового шляху й не завжди повною мірою враховується машиністом);

- відсутність виправлення до зміни гальмових засобів поїзда (нерівномірність спрацьовування повітророзподільників, уповільнення процесів відпускання й т.д.) при температурі повітря нижче $-10 \dots -15^{\circ}\text{C}$;

- слабке знання профілю колії та небезпечних місць на ділянках обслуговування;

- неуважне спостереження за сигналами й сторонні розмови в кабіні машиніста;

- наявність скупчень або крижаних пробок у кінцевих рукавах гальмової магістралі, що перешкоджає її нормальній розрядці;

- перекриття кінцевих кранів у деякій частині поїзда;

- наявність у складі перевантажених вагонів, додаткова маса яких не враховується при визначенні гальмового натиснення;

- неправильне вмикання режиму роботи повітророзподільників;

- зменшення темпу наростання гальмової ефективності в одиничного локомотива, у порівнянні з розвитком гальмового процесу в поїзді;

- злочинне розслаблення при керуванні одиничним локомотивом і гадане спрощення забезпечення безпеки руху.

Причинами неправильного сприйняття команд розпорядника руху є:

- незадовільна робота засобів зв'язку;

- неуважність машиніста;

- наслідок алкогольного сп'яніння машиніста (похмільний синдром) або станційних працівників;

- недотримання регламенту переговорів або відсутність дублювання прийнятої команди на пересування;

- погане знання технічно-розпоряджувальних актів (ТРА) станції;

- нечітко видана команда;

- прагнення швидше закінчити роботу;

- прагнення виконати більший обсяг роботи (погоня за заробітком);

- поспішність із боку чергового апарату станції й т.п.

Причинами порушення посадових інструкцій є:

- низький рівень професійних знань і виконавчої дисципліни;
- слабка вимогливість командно-інструкторського складу;
- зайва самовпевненість у собі;
- великі перерви в роботі (відпустки, хвороба й т.д.);
- зміна роду руху або типу локомотива.

Зупинимося докладніше на деяких із зазначених причин.

Неуважність. Найбільше вона властива машиністам вантажних поїздів. Нерідко “грішать” нею й машиністи одиничних локомотивів, що скинули із себе тягар ведення поїзда. Особливо небезпечна неуважність машиністів пасажирських локомотивів: наслідки можуть бути найтрагічнішими. Як показує практика, машиністи електровозів у цілому більш неуважні, ніж машиністи тепловозів. Однією з причин цього є їх менше завантаження (немає дизеля). Як правило, найбільш неуважними є машиністи зі стажем роботи до 2 років. Пов'язано це з тим, що вони занадто зосереджуються на самому процесі керування локомотивом і не завжди встигають стежити за навколишнім оточенням, яке швидко змінюється. Із набуванням досвіду й відпрацюванням автоматизму в керуванні енергосиловою установкою локомотива число порушень через неуважність знижується.

Сон за контролером. Це найголовніша причина катастроф і аварій. Найнебезпечніший у даному відношенні період доби з 3-ї до 7-ї години ранку. Істотно збільшується ймовірність сну при великій тривалості безперервної роботи. Про це зобов'язані знати диспетчери, коли дають наказ машиністу на продовження роботи понад норму. Найбільш стійкими до сну є висококваліфіковані й дисципліновані машиністи пасажирських локомотивів. На їх частку припадає всього лише 2,5 % випадків сну під час роботи, але й це неприпустимо. У травні, серпні й листопаді, як показує досвід, машиністи засипають за контролером майже у 2 рази частіше, ніж у середньому за місяць за результатами року. Це, можливо, пов'язано з перевантаженнями при роботі на садових ділянках під час садіння й збирання врожаю, а також деякою втратою зібраності після повернення з відпусток. У ці періоди машиністам треба з особливою увагою ставитися до організації

відпочинку, до контролю свого фізичного й психічного стану. Сон машиністів тепловозів можна пояснити впливом на них підвищеного монотонного шуму й вібрації, які на певних режимах роботи дизеля можуть заколисувати. Крім того, засипанню сприяє вплив вихлопних газів дизеля, що потрапляють у кабіну машиніста через нещільності або відчинені вікна. Помічник машиніста, який засипає й мало зайнятий роботою, також може сприяти посиленню дрімотного стану в машиніста. Найчастіше за контролером засипають машиністи у віці до 30 років. Аналіз показує, що причина сну на робочому місці полягає не тільки в недостатньому відпочинку перед поїздкою, але багато в чому в недисциплінованості, безвідповідальності ряду машиністів. Щоб не спати за контролером, машиніст зобов'язаний цілеспрямовано готувати себе до кожної поїздки, з урахуванням своєї подальшої відповідальності. Для того, щоб не спати в поїзді, потрібний глибокий сон при відпочинку. Перед поїздкою глибокий сон можна забезпечити фізичними вправами.

Сприйняття дозволяючого сигналу із сусідньої колії за свій. Цим найбільше “грішать” машиністи одиничних локомотивів. Для машиністів пасажирських локомотивів зазначена помилка пов'язана деякою мірою з роками виробленою звичкою зупинятися на станції при вихідному зеленому сигналі, і після закінчення часу стоянки відразу рушати. При цьому основна увага приділяється посадці пасажирів, і якщо під час короткочасної стоянки дозволяючий сигнал зміниться на заборонний, машиніст без попередження по радіо може не зреагувати. От чому машиніст пасажирського локомотива перед кожним рушенням поїзда після зупинки зобов'язаний переконатися, що дозволяючий сигнал відкритий саме для нього, пам'ятаючи, що при короткочасній стоянці диспетчер може змінити колишній план роботи. Причинами сприйняття відкритого сигналу із сусідньої колії за свій можуть стати також бажання швидше виїхати й неправильне уявлення про переважне право на заняття перегону. Протягом року максимум помилок у сприйнятті чужого сигналу за свій припадає, як правило, на грудень, коли напруженість роботи збільшується у зв'язку з необхідністю виконання річного плану перевезень. Залежність

кількості таких помилок від стажу й віку машиністів приблизно така ж, як помилок через неувважність.

Пізнє застосування гальм. Імовірність помилки машиніста при гальмуванні залежить від профілю колії, параметрів поїзда, стану навколишнього середовища, швидкості й інтенсивності руху. Проїзди заборонних сигналів через несвоєчасне застосування гальм найчастіше відбуваються під час туману або опадів, через які поверхня тертя гальмових колодок зволожується. При цьому коефіцієнт тертя зменшується, що призводить до значного подовження гальмового шляху. Ще більшу небезпеку становить сніг, коли він налипає на гальмові колодки й підмерзає. У такій ситуації гальмовий шлях може збільшитися до 8 разів. Щоб уникнути цього, машиніст під час руху повинен періодично підгальмовувати, робити більш глибоку розрядку гальмової магістралі при першому ступені гальмування й починати його завчасно.

Найчастіше помиляються у виборі часу початку гальмування, звичайно, молододосвідчені машиністи. Саме на частку машиністів зі стажем роботи до 2 років припадає до 40 % подібних помилок. Зі збільшенням стажу відсоток помилок знижується, але в певний період (6-10 років стажу) відбувається помітний сплеск. Причина криється в тому, що деякі машиністи, накопичивши достатній досвід роботи, починають експериментувати або стають надмірно самовпевненими. Найменше число помилок при гальмуванні допускають машиністи у віці від 40 до 45 років; у більш старшому віці спостерігається зростання числа помилок через зниження реакції машиніста. Молодих же машиністів, що мають швидку реакцію, підводить невміння прогнозувати розвиток подій (поїзної ситуації).

Несправність гальм. Катастрофи й аварії трапляються, як правило, при русі поїзда (виняток – вибух, пожежа й т.д.). Отже, для їх запобігання необхідно мати можливість екстреної зупинки. Практика підтверджує, що при справних гальмових засобах і правильному їх використанні машиністи протягом року запобігають сотням можливих катастроф, аварій і випадків порушень, а саме: наїзди на хвіст поїзда, що знаходиться попереду, лобові зіткнення, схід із рейок, приймання на зайняту

колію. Навіть при зламах рейок, руйнуванні вузлів і деталей вагонів своєчасне й кваліфіковане застосування гальм дозволяє уникнути катастрофи. Ефективність гальмування визначається величиною гальмового шляху до зупинки. При службовому гальмуванні він не повинен перевищувати встановлений правилами тягових розрахунків і ПТЕ. Приймаючи локомотив, машиніст зобов'язаний переконатися в справності гальм. Яким би нетривіальним було це правило, але порушення його не такі вже й рідкісні. Найчастіше це стосується в машиністів вантажних поїздів. Безвідповідальність в окремих випадках проявляють і машиністи пасажирських поїздів. Можливо, у них це пов'язано з помилковими думками, що наявність електропневматичного гальма вже гарантує безпеку. Що стосується машиністів локомотивів, що рухаються поодинокі, то їх розслабляє гадане спрощення гальмування при такому русі.

2 ВИТЯГ З ІНСТРУКЦІЇ ЛОКОМОТИВНІЙ БРИГАДИ (затверджена Наказом Укрзалізниці №876/ЦЗ від 22.11.04р.)

2.1 Загальні положення

Працівниками локомотивних бригад є особи, які призначені для керування та обслуговування електровозів, тепловозів, паровозів (далі – локомотива), електропоїзда, дизель-поїзда, автомотриси (далі – моторвагонного рухомого складу чи МВРС): машиніст, помічник машиніста, а також особи, що працюють їх дублерами.

У своїй роботі локомотивні бригади керуються Правилами технічної експлуатації залізниць України (ПТЕ), Інструкцією з сигналізації на залізницях України, Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкцією з експлуатації гальм рухомого складу та Інструкцією про порядок користування АЛСН і пристроями контролю пильності машиніста, законодавчими та іншими нормативними актами з безпеки руху та охорони праці, правилами та інструкціями з технічного обслуговування й ремонту локомотивів (МВРС), чинними наказами, вказівками та інструкціями Державної

адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця), управліннь залізниць, дирекцій залізничних перевезень, локомотивних депо, а також вимогами цієї Інструкції.

При виїзді на дільниці суміжних залізниць і залізниці інших держав локомотивна бригада керується чинними на цих залізницях нормативними документами.

Працівники локомотивних бригад відносяться до професій, що пов'язані з рухом поїздів, і на них поширюються всі вимоги та положення Укрзалізниці, які стосуються цієї категорії залізничників.

Машиністами локомотивів (МВРС) призначаються особи, які мають професійно-технічну освіту та отримали посвідчення на право керування локомотивом (МВРС) відповідного виду тяги, необхідну практичну та теоретичну підготовку, успішно пройшли іспити в комісії локомотивного депо щодо знань ними ПТЕ, Інструкції з сигналізації, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи, Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу, конструкції локомотивів (МВРС), цієї інструкції, технічно-розпорядчих актів станцій та інших документів, що встановлюють обов'язки локомотивної бригади, нормативних актів з охорони праці, Положення про дисципліну працівників залізничного транспорту та при наявності письмового висновку машиніста-інструктора локомотивних бригад (надалі – машиніста-інструктора) про придатність їх до самостійної роботи на дільницях (станціях) та серіях локомотивів (МВРС), які будуть ними обслуговуватися.

Висновок про можливість допуску до самостійної роботи машиністу локомотива (МВРС) видається машиністом-інструктором локомотивних бригад після успішного виконання з ним практичних випробовувань при поїздках в обох напрямках на дільницях обслуговування в період стажування машиністом. Такі поїздки виконуються за вказівкою начальника локомотивного депо після успішного складання теоретичних іспитів та наявності:

- заяви кандидата на посаду машиніста;
- письмової рекомендації машиніста, якому наказом начальника депо було доручено підготовку помічника машиніста

до самостійної роботи машиністом протягом трьох місяців їх спільної праці;

- письмової рекомендації машиніста-інструктора локомотивних бригад, на якого покладені обов'язки з навчання локомотивних бригад, про проходження повного курсу практичного навчання (за затвердженою начальником депо програмою) на діючих локомотивах, тренажерах, навчальних комп'ютерних програмах, схемах, інших учбових посібниках та успішне складання заліків.

Перелік дільниць обслуговування з найбільш складним профілем, на яких перевірка дотримання вимог інструкції з експлуатації гальм і практичні випробування на придатність до самостійної роботи машиністом проводяться машиністом-інструктором локомотивних бригад, на якого покладені обов'язки навчання експлуатації гальм, встановлюється наказом начальника депо.

При відсутності в депо машиністів-інструкторів, на яких покладені обов'язки навчання локомотивних бригад та із автогальм, письмову рекомендацію про проходження повного курсу практичного навчання на діючих локомотивах, тренажерах та акт практичних випробувань на допуск до самостійної роботи машиністу видає закріплений машиніст-інструктор. Порядок призначення на посаду машиніста приведений в інструкції машиністу-інструктору локомотивних бригад.

Помічниками машиністів локомотивів призначаються особи, які мають професійно-технічну освіту, або загальну середню освіту та курсову професійну підготовку з відривом від виробництва й отримали посвідчення помічника машиніста локомотива (МВРС) відповідного виду тяги та успішно склали встановлені іспити при призначенні на посаду в комісії локомотивного депо. Порядок призначення на посаду помічника машиніста приведений у додатку 1 до цієї інструкції.

Обсяг знань при періодичних іспитах та при призначенні на посаду машиніста та помічника машиніста локомотива, а також періодичність наступних іспитів для цієї професії встановлюється відповідним наказом Міністерства транспорту України.

Працівники локомотивних бригад, з вини яких допущена транспортна подія або порушення вимог нормативних документів

у поїзній та маневровій роботі, підлягають позачерговим іспитам у встановленому порядку.

Особи, що призначаються машиністами й помічниками машиністів локомотивів (МВРС), повинні мати медичний висновок лікарсько-експертної комісії про їх придатність працювати на цій посаді, а також пройти професійний відбір у порядку, встановленому відповідними нормативними документами. Допуск до роботи вказаних осіб проводиться після їх навчання та перевірки знань нормативних актів з охорони праці й присвоєння відповідної групи з електробезпеки.

Склад локомотивних бригад і порядок обслуговування ними локомотивів (МВРС) устанавлюється начальником залізниці в залежності від типів локомотивів (МВРС), з урахуванням місцевих умов та на підставі затверджених Державною адміністрацією залізничного транспорту України (Укрзалізницею) систем обслуговування.

Машиністи, які призначаються для роботи на локомотивах з обслуговуванням їх без помічника машиніста, повинні мати стаж роботи на посаді машиніста не менше двох років та медичний висновок про придатність до цієї роботи. Порядок обслуговування локомотивів одним машиністом устанавлюється інструкцією, яка затверджується начальником залізниці.

Переведення працівників локомотивних бригад на більш відповідальну роботу (помічника машиніста – машиністом локомотива, із маневрового руху – у вантажний, із вантажного – у приміський та пасажирський рух, на обслуговування локомотива без помічника машиніста та інше) здійснюється з урахуванням ділових та моральних якостей працівника при наявності письмового подання прикріпленого машиніста-інструктора й відсутності дисциплінарних стягнень. Перед призначенням на більш відповідальну роботу машиніст також повинен пройти співбесіду з начальником депо, а в період його відсутності – із заступником начальника депо з експлуатації.

При обслуговуванні локомотивів (МВРС) закріпленим способом з числа машиністів, які виділені для роботи на даному локомотиві, за письмовою пропозицією машиніста-інструктора наказом начальника депо призначається старший машиніст, який забезпечує керівництво закріпленими локомотивними бригадами,

організує роботу з утримання та нагляду за локомотивом (МВРС). У відповідності з вимогами цієї інструкції та виходячи з місцевих умов, начальником локомотивного депо затверджується положення про роботу старшого машиніста.

Для забезпечення безпеки руху та чіткої взаємодії в процесі роботи склад локомотивної бригади, як правило, має бути постійним.

Персональний склад локомотивних бригад для спільної роботи комплектується два рази на рік (до літнього та зимового графіка руху) з урахуванням ділових та моральних якостей за пропозицією машиніста-інструктора й затверджується наказом начальника локомотивного депо. При цьому, до молодосвідченого машиніста або помічника машиніста, які мають стаж роботи за професією менше одного року, повинен закріплюватися відповідно досвідчений помічник машиніста або машиніст зі стажем роботи не менше одного року. Списки персонального складу локомотивних бригад повинні знаходитися у чергового локомотивного депо, начальника резерву локомотивних бригад чи старшого нарядника та нарядника. Зміни персонального складу локомотивних бригад допускаються, як виняток, з письмового дозволу начальника депо або його заступника з експлуатації, а в нічний час при їх відсутності — чергового локомотивного депо.

Заново сформованій локомотивній бригаді перед першою спільною поїздкою черговий локомотивного депо або машиніст-інструктор зобов'язані провести передрейсовий інструктаж згідно із затвердженою начальником депо тематикою.

Для обслуговування локомотивів пасажирського руху призначаються машиністи 1-го та 2-го класів кваліфікації та досвідчені помічники машиніста. У виняткових випадках у локомотивних депо, які мають у цілому по депо або по видах тяги лише пасажирський рух, для обслуговування пасажирських поїздів призначаються машиністи локомотивів, які ще не досягли 1-го та 2-го класу кваліфікації, але мають необхідну теоретичну та практичну підготовку й працюють з досвідченими помічниками машиністів. Для керування моторвагонними поїздами призначаються машиністи незалежно від класу кваліфікації. Персональний склад локомотивних бригад для обслуговування пасажирських поїздів розглядається та

затверджується начальником служби локомотивного господарства залізниці або першим його заступником до введення літнього графіка руху поїздів.

Машиністи локомотивів (МВРС) при переведенні на інший вид роботи, зміні типу або серії локомотива (МВРС) допускаються до самостійної роботи після проведення теоретичних іспитів, практичних випробовувань та при наявності затвердженого начальником депо акту практичних випробувань за підписом машиніста-інструктора. При переведенні на нову ділянку роботи машиністи локомотивів допускаються до роботи після проведення машиністом-інструктором встановленим порядком не менше двох поїздок з практичними випробовуваннями по цій ділянці та наявності затвердженого начальником депо акта практичних випробувань. Вказаний акт зберігається в особовій справі машиніста, про наявність висновку машиніста-інструктора здійснюється запис у формуляр машиніста.

При перерві у роботі машиністом на ділянці або станції до 6 місяців, якщо за цей час відбулися зміни на ділянках та станціях (у розміщенні сигналів, засобах зв'язку, швидкостях руху та інше), машиністи допускаються до роботи після додаткового інструктажу та перевірки знань з особливостей роботи в змінених умовах а, при необхідності, з ними проводиться поїздка з практичними випробовуваннями.

При перерві у роботі машиністом, на ділянці, станції від 6 місяців до 1 року машиністи допускаються до самостійної роботи після проведення з ними інструктажу та практичних випробовувань на кожній ділянці обертання або станції та отримання позитивного письмового висновку машиніста-інструктора.

При перерві у роботі машиністом понад 1 рік або при переведенні машиніста з іншого депо (підприємства) відновлення його на посаді машиніста допускається тільки після роботи діючим помічником машиніста не менше 1 місяця.

Організація та контроль роботи локомотивних бригад, що обслуговують колійні машини та тих, які працюють в оренді, встановлюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України та наказом начальника залізниці, а

локомотивних бригад, що знаходяться у відрядженні в іншому депо – наказом начальника цього депо.

З метою підвищення відповідальності локомотивних бригад у виконанні своїх обов'язків для машиністів та помічників машиністів встановлені талони попередження № 1, № 2 та № 3. При вилученні талона № 3 машиніст (або помічник машиніста) підлягає позачерговій перевірці знань порядком, установленим наказом Міністерства транспорту та зв'язку, а машиніст, крім того, підлягає повторному практичному випробовуванню на одній із ділянок обслуговування з машиністом-інструктором для отримання дозволу на право самостійної роботи. Порядок вилучення та повернення талонів попередження встановлюється окремим положенням Укрзалізниці.

Машиніст локомотива (МВРС) не має права передавати керування локомотивом (МВРС) іншим особам, за винятком машиніста-інструктора та машиніста, що навчають його передовим методам водіння поїздів.

З метою підготовки помічника машиніста для отримання посвідчення на право керування локомотивом (МВРС), а також при перекваліфікації машиніста на інший вид тяги, машиніст, що має стаж роботи не менше одного року, може довіряти керування локомотивом (МВРС) під своїм наглядом та під особисту відповідальність помічнику машиніста зі стажем роботи не менше шести місяців, та дублеру машиніста. При цьому період спільної роботи машиніста й помічника машиніста повинен бути не менше одного місяця.

Порядок передачі керування локомотивом (МВРС) при практичних випробовуваннях помічника машиніста кандидата на посаду машиніста вказується в положенні, розробленому Головним управлінням локомотивного господарства Укрзалізниці про підготовку помічника машиніста для роботи машиністом локомотива (МВРС). Машиністу забороняється: передавати керування локомотивом (МВРС) своєму помічнику при роботі в нестандартних та аварійних ситуаціях (несправність локомотивної сигналізації, а також інших приладів безпеки руху, прямування з пожежними, відбудовними, здвоєними поїздами, при прямуванні неправильною колією та в інших випадках, коли

вимагається підвищена увага); відлучатися з кабіни локомотива (МВРС), коли локомотивом (МВРС) керує помічник машиніста.

Дозвіл на допуск до керування локомотивом помічнику машиніста надає машиніст-інструктор із записом про це у формулярі помічника машиніста.

Машиністу локомотива (МВРС) під час роботи забороняється відлучатися з локомотива (МВРС). У виняткових випадках, коли виникає така необхідність, він повинен зупинити локомотив (поїзд) у такому місці, де буде забезпечений безпечний пропуск іншого рухомого складу, загальмувати локомотив (поїзд) та закріпити його від самовільного руху у відповідності із встановленим на залізниці порядком, вилучити реверсивну рукоятку й забрати її з собою та залишити локомотив під наглядом помічника машиніста.

При роботі без помічника, машиніст може залишити локомотив (МВРС) тільки після того, як він буде приведений у неробочий стан, закріплений встановленим порядком від самовільного руху, з вилученням реверсивної рукоятки, ключів керування та замикання кабін машиніста.

Якщо вимушену зупинку поїзда (локомотива) допущено на несприятливому профілі колії, залишати кабіну локомотива машиністу та його помічнику одночасно забороняється.

При відсутності в робочій кабіні управління одного зі членів локомотивної бригади приводити локомотив до руху забороняється.

При відсутності у машиніста дозволу виконувати роботу на тій або іншій дільниці та необхідності виїзду на неї машиністу повинен бути виділений провідник із числа машиністів локомотивів, які мають стаж роботи на даній дільниці неменше одного року й не мають перерви в роботі на цій дільниці більше шести місяців.

Провідник зобов'язаний надавати всю необхідну інформацію діючому машиністу для забезпечення безпечного та раціонального режиму руху поїзда по дільниці. Вказівки провідника носять рекомендаційний характер.

Відповідальність за безпечний рух поїзда по дільниці та виконання графіка руху покладається на діючу локомотивну бригаду та провідника.

Забороняється проїзд у робочих кабінах локомотивів (МВРС) осіб, які не входять до складу локомотивної бригади, окрім складачів поїздів, а також посадових осіб, які мають відповідний дозвіл, але не більше двох осіб одночасно.

Порядок проїзду працівників залізниць у кабінах локомотива (МВРС) визначається окремим наказом Укрзалізниці.

2.2 Формуляри машиніста та помічника машиніста

При призначенні на посаду машиніста чи помічника машиніста їм начальником депо чи заступником начальника депо з експлуатації видається службовий формуляр установленого зразка.

У службовий формуляр машиніста та помічника машиніста вносяться записи про проведення практичних випробовувань; записи про наявність в особовій справі письмових висновків направо самостійної роботи на дільницях та про результати контрольно-інструкторських поїздок; про проведені співбесіди; про надання завдань, вилучення талонів попередження, накладені дисциплінарні стягнення, результати раптових перевірок та супроводження, а також іншу роботу, яка проводиться з машиністом чи помічником машиніста.

Формуляр під час поїздки або зміни повинен знаходитися у машиніста та його помічника, а після рейсу – зберігатися в депо встановленим порядком.

Для внесення виписок з керівних документів, документів з безпеки руху, інструкцій, технічних бюлетенів про порядок дії бригади в окремих ситуаціях, проведення інструктажів про причини й обставини допущених порушень безпеки руху, наявність окремих місць на дільницях роботи, що вимагають підвищеної уваги й пильності, локомотивні бригади повинні мати й систематично вести технічний формуляр встановленим порядком.

Порядок ведення технічного формуляра вказаний у додатку 3 до цієї інструкції, а службового – в інструкції машиніста-інструктора локомотивних бригад.

2.3 Обов'язки локомотивної бригади

Працівники локомотивних бригад повинні:

- знати й чітко виконувати вимоги Правил технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з сигналізації залізниць України, Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, Інструкції з експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України, чинних інструкцій, наказів, указівок та інших нормативно-правових актів, віднесених до кола обов'язків працівників локомотивних бригад, правил та інструкцій з безпеки руху, охорони праці та пожежної безпеки при експлуатації, ремонті локомотивів (МВРС);

- постійно підвищувати свою кваліфікацію та професійну майстерність, відвідувати у встановленому порядку технічні заняття із заліковою перевіркою знань, проходити навчання та перевірку знань з питань охорони праці;

- приходити на роботу після відпочинку одягненими по формі в терміни, що визначаються графіком роботи чи за викликом чергового по депо. Якщо немає можливості явки на роботу в зазначений час, про це необхідно терміново повідомити чергового по депо чи нарядника локомотивних бригад;

- проходити встановленим порядком передрейсовий медичний огляд та інструктажі з безпеки руху та охорони праці, знайомитися під розпис з документами з безпеки руху. Проходити передрейсовий медичний огляд у пунктах обертання, де це встановлено, та після поїздки (зміни) згідно з розробленими графіками;

- під час відпочинку у пункті обертання повноцінно використовувати наданий час для відпочинку.

При знаходженні на роботі локомотивна бригада повинна мати при собі:

- машиністу: посвідчення на право управління локомотивом (МВРС), посвідчення особи, маршрут, службовий та технічний формуляри машиніста, талон попередження, посвідчення про допуск до роботи з електроустановками, посвідчення про перевірку знань з питань охорони праці, розклад руху поїздів, витяг про допустимі швидкості руху на дільницях;

- помічнику машиніста: посвідчення помічника машиніста, службовий та технічний формуляри, талон попередження, витяг

про допустимі швидкості руху на дільницях, посвідчення особи та посвідчення про допуск до роботи з електроустановками, посвідчення про перевірку знань з питань охорони праці.

Виконувати оперативні розпорядження керівників депо, машиністів-інструкторів, чергових основного чи оборотного депо, пункту зміни локомотивних бригад, поїзного та локомотивного диспетчера, енергодиспетчера, чергового по станції чи іншої особи, яка відповідає за організацію руху поїздів та виконання маневрової роботи.

Проводити приймання та здачу локомотива (МВРС), точно дотримуючись вимог ПТЕ, чинних інструкцій, правил та положень з технічного обслуговування локомотивів та МВРС, вимог правил охорони праці й місцевих інструкцій. Локомотивна бригада несе відповідальність за збереження інструменту та інвентарю, що знаходиться на локомотиві (МВРС).

При веденні поїзда та маневровій роботі виконувати встановлений регламент переговорів між машиністом та помічником машиніста, між локомотивною бригадою та поїзним диспетчером або з черговими по станціях.

Дотримуватися раціональних режимів водіння поїздів, які забезпечують виконання графіка та безпеку руху відповідно до вимог ПТЕ. Не допускати водіння поїздів, що мають вагу або довжину понад встановлені норми для даної дільниці, а також перевантаження вузлів та агрегатів локомотива (МВРС) понад встановлені технічними даними норми.

При водінні пасажирських та моторвагонних поїздів забезпечувати якісне обслуговування пасажирів, плавність ведення поїзда, не допускати порушень режиму електроопалення та вентиляції вагонів, умов посадки та висадки пасажирів.

Контролювати встановленим порядком роботу приладів безпеки, вузлів та агрегатів локомотивів (МВРС), періодично перевіряти їх стан, у тому числі протипожежний.

Особливу увагу приділяти перевірці стану деталей екіпажної частини та буксового вузла при зупинках на проміжних станціях.

Дотримуватися періодичності контролю за роботою машин, механізмів та агрегатів локомотива (МВРС) на шляху прямування поїзда порядком і в місцях, встановлених начальником депо:

- для тепловозів, електровозів та дизель-поїздів – не рідше ніж через 30 хвилин;

- для електропоїздів – не рідше ніж через 1 годину.

При тривалості зупинки поїзда 2-5 хвилин помічник машиніста повинен проводити огляд ходових частин локомотива з обох сторін, перевіряючи при цьому температуру нагрівання та стан буксових вузлів. Якщо зупинка становить більше 5 хвилин, огляд ходових частин виконує машиніст.

Після прибуття на кінцеву станцію локомотивна бригада повинна провести огляд ходових частин та перевірку буксових вузлів на нагрівання.

Порядок огляду ходових частин електро- та дизель-поїздів встановлюється місцевими інструкціями.

Контроль записів параметрів на швидкостемірній стрічці локомотивна бригада зобов'язана проводити з періодичністю не рідше ніж 30 хвилин.

При виявленні несправності локомотива вживати всі необхідні заходи для її усунення, із забезпеченням виконання вимог правил обслуговування, безпеки руху та особистої безпеки. Якщо несправність не може бути усунена у встановлений норматив часу, вжити всі необхідні заходи для збереження від пошкодження локомотива та звільнення перегону.

Економно витратити паливно-енергетичні ресурси, обтиральні та інші матеріали, утримувати у справному стані довірених інвентар, інструмент та засоби індивідуального захисту.

Не втручатися у роботу приладів безпеки, які встановлені на локомотиві та МВРС.

Не залишати кабіну керування локомотивом (МВРС) під час руху поїзда (локомотива) на заборонний сигнал світлофора, під час руху по станціях, проявляти при цьому особливу пильність.

При виконанні маневрової роботи проявляти особливу увагу та пильність, виключивши всяку поспішність, виконувати встановлений регламент переговорів по радіозв'язку. Перед початком руху локомотива отримувати необхідний план роботи, дозвіл та інформацію від осіб, які керують маневрами й розпоряджаються маневровою роботою на станції, про готовність маршруту прямування та вільність колії.

Після виконання поїздки (зміни) локомотивна бригада повинна:

- здійснити запис у журналі технічного стану локомотива про роботу вузлів та агрегатів, стан приладів безпеки та внести зауваження щодо утримання локомотива;

- здати локомотив з інвентарем черговому по депо або змінній бригаді, а при їх відсутності – привести локомотив (МВРС) у неробочий стан, закріпити його від самовільного руху та закрити зовнішні двері на замки;

- здати встановленим у депо порядком заповнені маршрути, швидкостемірні стрічки за виконану поїздку (зміну), формуляр машиніста, бланки попереджень про обмеження швидкостей руху, довідки про гальма (за винятком випадків зміни локомотивних бригад без зміни локомотива), а також іншу документацію, яку машиніст одержав за поїздку, ключі від пульта керування локомотивом (МВРС) та від кабіни машиніста;

- виконати запис у книгу зауважень машиніста про всі виявлені під час рейсу (зміни) недоліки, які загрожують безпеці руху поїздів;

- при допущених випадках транспортних подій у поїзній та маневровій роботі, пошкодженнях вузлів та агрегатів локомотива (МВРС), порушеннях графіка руху машиніст повинен повідомити чергового по депо про обставини випадку, що стався, зі станції, де скоївся випадок, або негайно після прибуття – з пункту обертання, а після поїздки – подати через чергового локомотивного депо письмовий рапорт або пояснення начальнику депо, у яких відзначити обставини та причини випадку.

Приймати участь у підготовці локомотива (МВРС) до комісійного огляду.

Машиніст локомотива (МВРС) зобов'язаний:

- забезпечувати безпеку руху на основі ретельного виконання вимог ПТЕ, чинних нормативних актів (інструкцій, наказів, вказівок тощо);

- забезпечувати виконання графіка руху поїздів та завдань на маневрову роботу, не допускаючи спрощень, порушень вимог ПТЕ та інших нормативних актів;

- керувати роботою усіх осіб, що входять до складу локомотивної бригади, контролювати їх дії, бути вимогливим щодо виконання ними своїх службових обов'язків;

- забезпечувати достовірність даних, які заносяться у маршрут машиніста та інші облікові документи;

- навчати свого помічника правильним прийомам утримання локомотива, вимагати виконання ним своїх посадових обов'язків, готувати помічника машиніста до самостійної роботи машиністом. При закріпленні наказом начальника депо помічника машиніста для проведення практичних випробовувань на посаду машиніста навчати його правильним режимам водіння поїздів та застосування гальм, після закінчення практичних випробовувань надати йому відповідну письмову рекомендацію;

- виконувати встановлені та впроваджувати передові, безпечні методи водіння поїздів та виконання маневрової роботи, вміло діяти у нестандартних та аварійних ситуаціях згідно з розробленими у депо та на залізниці посібниками й рекомендаціями.

На старшого машиніста додатково покладаються обов'язки щодо контролю якості виконання локомотивними бригадами технічного обслуговування локомотивів (МВРС), контролю їх технічного стану, наявності на локомотивах (МВРС) електросхем, витягів з наказів, інструкцій, технічно-розпорядчих актів станцій та інших обов'язків згідно з положенням, розробленим у депо.

Помічник машиніста зобов'язаний:

- забезпечувати безпеку руху на основі ретельного виконання вимог ПТЕ, чинних нормативних актів (інструкцій, наказів, вказівок тощо);

- своєчасно та точно виконувати доручення машиніста щодо догляду за локомотивом (МВРС) і його технічним обслуговуванням, а також з контролю за станом поїзда, який обслуговує бригада та зустрічного поїзда, вузлів та агрегатів локомотива (МВРС), закріплення локомотива (поїзда) від самовільного руху;

- при прямуванні до заборонного сигналу світлофора перейти на бік машиніста, повторювати разом з ним показання сигналу, переконатися в тому, що контролер знаходиться в нульовому положенні, та у достатній величині тиску у гальмівній

магістралі. При відсутності дій з боку машиніста щодо зупинки поїзда (локомотива) самому вживати заходи щодо попередження проїзду заборонного сигналу.

Якщо машиніст раптово втратить здатність керувати локомотивом, самому зупинити поїзд (локомотив, МВРС), закріпити його встановленим порядком від самовільного руху, по радіозв'язку передати про це машиністам найближчих поїздів, поїзному диспетчеру або черговому по станції. Порядок подальших дій у цих випадках визначає поїзний диспетчер, виходячи з конкретних умов. При наявності у помічника машиніста посвідчення на право управління локомотивом і за його згодою поїзний диспетчер може дозволити помічнику машиніста довести поїзд до найближчої станції.

2.4 Права працівників локомотивних бригад

Машиніст має право:

- по колу своїх обов'язків користуватися нормативною та технічною документацією, що є у депо;
- перевіряти якість виконання поточних видів ремонту та технічного обслуговування локомотивів і записувати про це у книгу ремонту та журнал технічного стану локомотива, а також доповідати рапортом начальнику депо про виявлені недоліки для вжиття заходів щодо їх усунення;
- користуватися службовим зв'язком для надання інформації причетним керівникам про виявлені недоліки щодо виконання графіка та забезпечення безпеки руху поїздів;
- здійснювати запис у формуляр помічника машиніста, який працює у бригаді, про виявлені порушення ним посадових обов'язків та при виявлених незадовільних знаннях давати йому завдання на самостійне вивчення вимог інструкцій, ПТЕ, конструкції й роботи локомотива;
- звертатися до посадових осіб залізничного транспорту з пропозиціями про вдосконалення роботи.

Старший машиніст локомотива (МВРС) додатково має право:

- здійснювати запис у формуляри локомотивних бригад очолюваної ним мікроколони про виявлені порушення щодо

утримання та технічного обслуговування локомотива (МВРС) і давати відповідні завдання;

- пропонувати у встановленому порядку начальнику локомотивного депо заохочувати та підвищувати кваліфікацію машиністів та помічників машиністів;

- проводити приймання закріпленого локомотива (МВРС) із поточних видів ремонтів з перевіркою якості їх виконання й записом виявлених недоліків у книгу ремонту локомотивів форми ТУ-28;

- здійснювати теоретичну та практичну перевірку роботи й знань закріплених за локомотивом працівників локомотивних бригад.

Помічник машиніста локомотива (МВРС) має право по колу своїх обов'язків користуватися службовим зв'язком, нормативною та технічною документацією.

2.5 Відповідальність

Локомотивна бригада несе відповідальність за забезпечення:

- безпеки руху поїздів та маневрової роботи;
- вимог нормативних документів з охорони праці;
- виконання графіка руху поїздів;
- правильного режиму роботи локомотивів (МВРС) та їх вузлів, своєчасного усунення несправностей, достовірності інформації про несправності локомотива;
- якості виконання технічного огляду локомотивів ТО-1;
- збереження обладнання, інструменту, засобів індивідуального захисту та сигнального приладдя;
- установлених норм витрат паливно-енергетичних ресурсів на тягу поїздів;
- виконання встановлених по колу обов'язків вимог щодо забезпечення збереження вантажів, що перевозяться;
- достовірності заповнення облікових документів;
- виконання вимог цієї Інструкції.

Працівники локомотивних бригад за невиконання або порушення своїх обов'язків несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством.

3 ЗАЛІЗНИЧНІ ТРАНСПОРТНІ ПОДІЇ (витяг з Наказу Укрзалізниці №12 від 12.01.12 р.)

Транспортні події під час руху поїздів та здійснення маневрів, що загрожують безпеці руху, залежно від наслідків класифікують як катастрофи, аварії, серйозні інциденти та інциденти.

Катастрофа на залізничному транспорті – транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в пасажирських або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких одна або більше осіб загинули чи шість або більше осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку в обсязі від трьох одиниць.

Аварія на залізничному транспорті – транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами або рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких від однієї до п'яти осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку.

Серйозний інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії та (або) унаслідок якої рухомий склад залізничного транспорту пошкоджено до ступеня капітального ремонту.

До серйозних інцидентів належать:

- зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, які не належать до аварій за своїми наслідками;

- приймання поїзда на зайняту колію, за винятком випадків, передбачених Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.08.2005 № 507 (далі – ІРП);

- відправлення поїзда на зайнятий перегін, за винятком випадків, передбачених ІРП;
- приймання і відправлення поїзда за неготовим маршрутом;
- проїзд заборонного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знака "Межа станції";
- вихід рухомого складу залізничного транспорту на маршрут приймання (відправлення) поїзда, на перегін;
- відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами;
- розвалювання вантажу під час руху з порушенням встановлених габаритів навантаження;
- саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у пасажирському поїзді між вагонами;
- переведення стрілки або рухомого осердя хрестовини, що входить до поїзного маршруту перед або під поїздом;
- поява на польовому або локомотивному світлофорі (при застосуванні автоматичної локомотивної сигналізації як самостійного засобу сигналізації та зв'язку) дозволяючого показання сигналу замість заборонного або поява більш дозволяючого показання сигналу;
- відкриття світлофора за маршрутом, положення стрілок у якому не відповідає цьому маршруту або коли стрілки не мають контролю положення;
- відкриття світлофора за маршрутом, що веде до встановленого поїзного маршруту.

Інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом.

До інцидентів належать:

- зіткнення чи сходження рухомого складу залізничного транспорту під час виконання маневрів;
- переведення стрілки або рухомого осердя хрестовини під маневровим складом;
- саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у вантажному поїзді, між секціями локомотива та між локомотивом і першим вагоном пасажирського поїзда;
- розріз стрілки (рухомого осердя хрестовини);
- виникнення несправності локомотива, моторвагонного рухомого складу або спеціального рухомого складу, вагонів,

несправності колії, пристроїв сигналізації, централізації та блокування, зв'язку, контактної мережі, електропостачання, які призвели до затримки поїзда на перегоні чи станції на дві години і більше понад час, встановлений графіком руху;

- падіння деталей рухомого складу поїздів на колію;

- злам бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, надресорної чи хребтової балки пасажирських і вантажних вагонів або тріщини балок візків пасажирських вагонів;

- злам рейки і елементів стрілочних переводів;

- приймання і відправлення поїзда за неправильно підготовленим маршрутом;

- зіткнення пасажирських, вантажних поїздів або іншого рухомого складу залізничного транспорту з автотранспортними засобами або іншими самохідними машинами на залізничних переїздах через порушення працівниками залізничного транспорту вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 № 411, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25.02.97 за № 50/1854;

- невідача попереджень на поїзди, коли необхідно зменшити швидкість або зупинитися, та (або) у разі неогородження сигналами небезпечного місця для руху поїздів під час виконання робіт;

- перехід на інші засоби сигналізації і зв'язку для організації руху поїздів на вісім годин і більше через несправність технічних засобів з відліком часу від проходження першого поїзда;

- порушення правил розміщення та кріплення вантажу, які не спричинили вихід вантажу за встановлені габарити навантаження, але призвели до затримки поїзда на дві години і більше;

- відмова в роботі електричної централізації, ключової залежності стрілок і сигналів на станціях, автоблокування на перегонах, електропостачання на станціях і перегонах, несправності контактної мережі, зв'язку, засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїздів, що не усунені протягом восьми годин і більше, а пристроїв на

залізничних переїздах – протягом чотирьох годин і більше з відліком часу від проходження першого поїзда;

- невірні дії працівників, що призвели до затримки поїзда на одну годину і більше;

- несвоєчасне закінчення робіт у "вікно", що призвело до затримки поїздів на дві години і більше;

- вихід рухомого складу залізничного транспорту за граничний стовпчик на станції;

- наявність у колії гостродефектних рейок (у тому числі в накладках), не замінені протягом восьми годин.

4 РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ПОРЯДКУ СЛУЖБОВОГО РОЗСЛІДУВАННЯ ВИПАДКІВ ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ (відповідно до Наказу Укрзалізниці №111-ЦЗ від 31.01.06 р.)

4.1 Загальні вимоги

Виконані оперативні перевірки, огляди стану та роботи рухомого складу, колії, контактної мережі, пристроїв СЦБ, АЛС і радіозв'язку оформлюються актами за підписом осіб, що беруть участь у цих перевірках, у тому числі працівників інших служб.

В актах відмічаються результати оглядів, роботи пристроїв і рухомого складу, які перевіряються, без надання висновків і причин, через які відбувся випадок.

При оперативних виїздах і розборах необхідно заслуховувати пояснення всіх причетних до випадку, у межах посадових прав одержати письмові пояснення.

Для більш оперативного розбору й виявлення причин випадку при виїзді на місце можна використовувати такі технічні засоби як відеокамеру, фотоапарат, диктофон, а також відповідні вимірювальні інструменти.

При нагоді з місця випадку комісійно вилучати пошкоджений вузол (деталь).

Особи, що беруть участь у розслідуванні, повинні мати (знати) нормативи утримання рухомого складу, колії, контактної мережі, інших пристроїв.

4.2 Сходи рухомого складу на стрілочних переводах

При розслідуванні причин сходу причетними працівниками повинно бути встановлено:

По стрілочному переводу (перевіряють причетні фахівці та ревізори):

- стан баласту та брусів (наявність випліскувань, гнилих шпал і брусів, їх взаємне розташування);

- наявність і розташування на елементах стрілочного переводу слідів коліс першої колісної пари рухомої одиниці, що зійшла;

- чи проводилася заміна гостряка при зношеній рамній рейці (дата укладання);

- оцінка, вимірювання колії та стрілочного переводу перед і в місці сходу;

- ширина колії та рівень підйому рейок;

- вертикальний і бічний знос гостряків і рамної рейки (4 розміри по довжині гостряка);

- наявність фарбування головки гостряка та рамної рейки;

- наявність виступу на бічній поверхні рамної рейки від зносу;

- прилягання гостряка до рамної рейки (біля вістря та біля першої стрілочної тяги);

- зауваження за станом стрілки з журналу місячних оглядів стрілочних переводів;

- число випадків сходу на даній стрілці за останній рік.

По вагону чи локомотиву, що зійшли перевіряють:

- вантажопідйомність вагону за трафаретом і фактично;

- номер осі колісної пари, дати останнього обточування;

- наявність на колесах загостреного накату, а також інших несправностей згідно вимог ПТЕ, відповідних інструкцій (прокат, підріз і товщина гребеня, наявність повзунів);

- характер і розмір пошкоджень гребеня й поверхні катання колісної пари при її сході;

- діаметри коліс, товщина бандажів, обіддя;

- несправності візка, відсутність або злам пружини, зріз заклепок фрикційної планки, тріщини рами;

- стан ковзунів на вагоні, відсутність ковпаків, злам коробки ковзуна, сумарний вимір зазорів між ковзуном і упором (у вагоні);
- діаметри підп'ятників, п'ятників, висота бурту п'ятника, висота циліндрової частини п'ятника (у вагоні);
- характер контакту колодок із колесами візка, що зійшов (сповзання колодки з колеса, колодка ріже гребінь);
- режим включення розподільника повітря вагону, вихід штока гальмівного циліндра, стан і робота авторежиму (максимальний тиск, який він встановлює);
- стан автозчеплення (висота, провисання, підйом головки вгору, справність механізму автозчеплення, вигин хвостовика), фрикційного апарата;
- зазори в челюстях букс, стан зворотного механізму, бокових опор, гасників коливання (у локомотиві).

По режиму ведення поїзда перевіряється:

- режим гальмування (службове гальмування, повне службове гальмування, екстрене гальмування);
- вживання допоміжного гальма локомотива краном машиніста № 254 або електричного гальма;
- показання АЛС, швидкість руху поїзда;
- спрацьовування датчика розриву гальмівної магістралі № 418;
- дії локомотивної бригади після спрацьовування датчика розриву гальмівної магістралі № 418 і виявлення сходу.

Схема формування поїзда, розташування порожніх вагонів.

4.3 Сход вагонів вантажного поїзда

При розслідуванні причини сходу необхідно встановити:

- стан перших вагонів, що зійшли;
- стан і розміри перших колісних пар, візків, ковзунів та інше;
- стан колії та земляного полотна, піднесення зовнішньої рейки в кривій, відстань між внутрішніми гранями головок рейок, знос рейок, стан шпальної решітки та баласту, чи проводилася в жарку пору року розрядка стиків (зазори у стиках);
- стан автозчеплень, різниця висот, провисання, підйом автозчеплень від горизонтальної осі, вигини хвостовика,

правильність підвіски автозчеплення (стан центруючої балочки, ударної розетки, маятникових болтів);

- стан гальмівного устаткування вагонів. Провести контрольну перевірку гальм (якщо автогальмове устаткування вагонів не пошкоджене). При цьому встановити: режими включення розподільників повітря, виходи штоків гальмівних циліндрів, справність авторежимів, наявність місцевих витоків повітря («дуття») по розподільниках повітря й гальмівних циліндрах, вагони з відключеними чи ті, у яких не спрацювали або самовільно відпустили повітродозподільники. Наявність в одній групі (особливо навантажених) вагонів зі слабким гальмівним ефектом – великий вихід штоків гальмівних циліндрів, неправильно встановлений режим, взагалі не спрацювали автогальма.

Проаналізувати режим ведення поїзда.

4.4 Поріз стрілочного переводу (рухомого сердечника хрестовини)

Перевіряються записи в журналі огляду колії, стрілочних переводів, пристроїв СЦБ і зв'язку (ф. ДУ-47). Звертається увага на попередні записи по даній стрілці або колії, чи усунені зауваження, чи є записи про помилкову зайнятість ділянки (стрілки), користування допоміжною кнопкою (за лічильником або зривом пломби, записом у журналі).

Уточнюється час відміни маршруту (в місцевих інструкціях із користування пристроями СЦБ), потім перевіряється фактичний час.

При помилковій зайнятості секції перевіряється, як у ТРА станції записаний порядок з'ясування ДСП вільності маршруту для пропуску рухомого складу і як це було зроблено фактично. Перевіряється наявність негабаритних ділянок (ізолювані стики знаходяться ближче 3,5 м від граничного стовпчика).

З'ясовується причина помилкової зайнятості колії чи ділянки (несправності пристроїв СЦБ, забруднення, іржа, обмерзання, записочування рейок і колісних пар рухомого складу, особливо в місцях вивантаження вантажів, після тривалої (більше доби) стоянки вагонів, після зміни рейок, на малодіяльних ділянках, при

пропуску дрезин та іншого рухомого складу, що тривалий час простояв).

Перевіряється прилягання гостряка до рамної рейки (не більше 4 мм).

З'ясовується, які команди давалися машиністу, чи відповідає порядок дій регламенту й ТРА станції.

Перевіряється з кабіни локомотива видимість показань сигналів і положення стрілочних переводів.

Якщо після порізу стрілочного переводу відбувся схід рухомого складу, встановлюється чи проводилося осадження рухомого складу по цій стрілці та за чиєю ініціативою.

4.5 Зіткнення рухомого складу

При розслідуванні причини зіткнення необхідно встановити наступне.

У тому випадку, якщо рух проводився вагонами вперед, де знаходився складач поїздів, які команди та як він їх подавав машиністу, чи працює його та локомотивна радіостанція. Прослухати записи реєстраторів переговорів по радіозв'язку чи інших засобах зв'язку.

Чи відповідає вимогам ТРА станції порядок роботи (кількість вагонів, вага, включення й випробування автогальм, необхідність роботи другого складача, порядок передачі команд та інше).

Наявність негабаритних стиків та їх можливий вплив на допущений випадок.

Швидкість руху, де в цей час знаходився машиніст, помічник машиніста; видимість з кабіни локомотива рухомого складу сигналів світлофорів; справність гальм на локомотиві (а при включенні їх у складі - і на вагонах); напрям руху локомотива.

Провести аналіз одержаного плану роботи – як він був доведений до машиніста, як ДСП переконався у правильності сприйняття машиністом цього плану. За наявності запису регламенту переговорів по радіозв'язку – провести аналіз вимог щодо його виконання.

4.6 Проїзд заборонного сигналу

При розслідуванні причин проїзду заборонного сигналу необхідно встановити наступне.

При підозрі на несправність пристроїв СЦБ або неправильних дій ДСП, складача поїздів чи маневрового диспетчера встановлюються можливі причини згідно розділу 4.4.

Встановити, який був план роботи та маневрових пересувань? Як виконувався регламент при доведенні плану роботи, як ДСП переконався у правильності сприйняття плану?

Кодування колії, натиснення машиністом РБ (за швидкостемірною стрічкою).

Справність пристроїв АЛС, радіозв'язку, додаткових приладів безпеки на локомотиві.

Видимість сигналів і положення стрілочних переводів із кабіни локомотива.

Встановити можливість відволікання локомотивної бригади від спостереження за сигналами та маршрутом прямування, де в цей час знаходився помічник машиніста чи складач (якщо він знаходився у кабіні).

Чи знає локомотивна бригада вимоги ТРА станції, місця розташування світлофорів, «пастки» на станціях, як часто за останній період локомотивна бригада потрапляла на цю станцію чи колію?

Чи виконувався регламент переговорів між членами локомотивної бригади, регламент інформування машиніста й ДСП про готовність маршруту (згідно п. 12.5 інструкції з руху поїздів та дорожніх наказів).

4.7 Обрив автозчепного пристрою

Провести контрольну перевірку автогальм поїзда згідно вимог п. 19.2.6 інструкції №ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015. Звернути увагу на тиск у головній магістралі останнього вагона, час відпущення гальм хвостового вагона.

Якщо перед обривом автозчеплення при службових гальмуваннях мало місце глибоке пониження швидкості руху (через підвищений гальмівний ефект або повільне відпускання

гальм), перевірити справність авторежимів, правильність установки на повітророзподільниках режимів завантаження, наявність місцевих витоків повітря по повітророзподільниках, гальмівних циліндрах або авторежимах.

В автозчепленні перевірити:

- товщину перемички хвостовика (не менше 40 мм, шаблони №№ 897, 898);
- вигин хвостовика, клина (не більше 3 мм);
- товщину клина (не менше 30 мм);
- ширину клина (не менше 89 мм).

Визначити відсоток старої тріщини по перерізу автозчеплення.

Провести аналіз режиму ведення поїзда:

- при обриві після взяття поїзду з місця - витримка часу на відпуск автогальм;
- при обриві на переломному профілі в разі знаходження головної частини на ухилі – невживання електричного або допоміжного гальма локомотива приводить до відкочення головної частини та великих динамічних сил;
- при обриві у режимі тяги – наявність буксування, плавність включення тяги на переломному профілі.

Переконалися, чи не було відпуску гальм на малих швидкостях руху, особливо в поїздах великої ваги та довжини, відпуск гальм II положенням ручки крана машиніста, чи не відбувалася відмова схеми електричного гальма або розбір схеми тяги в період інтенсивного набору швидкості руху.

4.8 Саморозчеп між локомотивом і першим вагоном поїзда

Перевіряється висота автозчеплення вагона та локомотива, різниця висот, відхилення автозчеплення вниз (провисання – не більше 10 мм), вгору (задир – не більше 3 мм).

Перевіряється справність автозчеплення – замка, запобіжника від саморозчеплення, довжина розчіпного ланцюжка, місцезнаходження розчіпного важеля, знос зіву автозчеплення. (автозчеплення в експлуатації перевіряється шаблоном Холодова № 873).

Контролюється стан кріплення автозчеплення – маятникові болти, центрувальна балочка, наявність під ними підкладених сторонніх предметів.

Перевіряється стан колії в місці, де відбулося саморозчеплення.

4.9 Пошкодження контактної мережі та струмоприймача

На місці пошкодження контактної мережі перевіряється:

- наявність обриву чи зміщення струнок, фіксаторів;
- підвісних ізоляторів; провисання контактного дроту, його розвішування; намерзання льоду, інею.

Перевіряється стан струмоприймача: кріплення лижі, вставок; наявність графітних вставок та їх спрацювання; наявність тріщин у синхронізуючій тязі, рамі; пробій (злам) опорних ізоляторів; характеристика струмоприймача; наявність слідів ударів, оплавлень.

Аналізується режим ведення поїзда: швидкість проходження місця пошкодження; наявність тягового режиму; зупинка на повітряному проміжку; кількість піднятих струмоприймачів; спрацювання захисту на ЕРС. Враховуються погодні умови - ожеледь, іскріння між струмоприймачем і контактним дротом, сильний вітер, температуру навколишнього повітря (можливе порушення розважування та кріплення контактної мережі). Розглядається відповідності дій машиніста та енергодиспетчера при знятті напруги в контактній мережі згідно Інструкції №ЦТ-ЦЕ-0077. При спрацюванні захисту на ЕРС визначається можлива причина короткого замикання у силовому ланцюзі.

5 ПРОВЕДЕННЯ ВИЇЗДІВ ТА РАПТОВИХ ПЕРЕВІРОК (відповідно до Наказу Укрзалізниці №111-ЦЗ від 31.01.06 р.)

5.1 Загальні положення

Основним завданням виїзду на локомотиві та раптової перевірки є здійснення контролю за роботою локомотивних бригад на шляху прямування щодо чіткого виконання ними вимог ПТЕ, інструкцій, наказів, вказівок, спрямованих на забезпечення безпеки руху поїздів та при маневровій роботі, охорони праці, виконання правил утримання локомотивів, а також оцінки ділових якостей закріпленого машиніста-інструктора.

Керівники депо та служби виїжджають на локомотивах із періодичністю згідно встановлених нормативів.

Планування виїздів керівників депо повинне передбачати охоплення, як правило, протягом місяця всіх ділянок обслуговування локомотивних бригад даного депо, а для керівників служби охоплення виїздами з локомотивними бригадами всіх депо залізниці протягом року. При виїздах повинні охоплюватися як пасажирські (приміські), так і вантажні поїзди з локомотивними бригадами всіх колон машиністів-інструкторів. Виїзди здійснюються як у денний, так і в нічний час, у робочі та вихідні дні.

Начальник локомотивного депо чи його заступник з експлуатації, крім того, планують і проводять виїзд із локомотивною бригадою того машиніста-інструктора, який, виходячи з аналізу, систематично не виявляє (не записує у формуляри локомотивних бригад) порушення при проведенні контрольно-інструкторських поїздок. Мета такого виїзду – оцінка ділових якостей машиніста-інструктора для вирішення відповідності цій посаді. Зауваження при такому виїзді, окрім записів у формуляри локомотивної бригади й книгу обліку, заносяться у формуляр машиніста-інструктора.

5.2 Особливості перевірок при виїзді на локомотиві (МВРС)

Залежно від мети такої поїздки виїзд на локомотиві може проводитися як з початкової станції, так і з проміжної, де є зупинка поїзда. З початкової станції виїзди проводяться, як правило, з вантажними й пасажирськими поїздами з оцінкою роботи локомотивної бригади (а отже, і машиніста-інструктора), а з проміжних пунктів – для раптового контролю локомотивної бригади. У пасажирських поїздах та МВРС перевіряючий може знаходитися у вагоні до станції їх зупинки, а потім перейти в локомотив. При цьому необхідно переконатися, що локомотивна бригада оглянула на стоянці екіпажну частину ТРС, помічник машиніста виписав для себе місця обмеження швидкості з бланка попередження, перевірена робота радіозв'язку (за журналом ф. ТУ-152) та інше.

При виїзді на локомотиві та заході в його робочу кабінку перевіряючий повинен представитися й показати машиністу документ, що дає право проїзду на локомотиві. В той же час чи підчас інших зупинок необхідно перевірити в локомотивної бригади документи: посвідчення особи, посвідчення на право управління ТРС, свідоцтво помічника машиніста, талони попередження, посвідчення з електробезпеки, формуляри, маршрут машиніста, а також переконатися в наявності виписок допустимих швидкостей руху, зроблених помічником машиніста з бланка попереджень, та відмітки часу їх прослідування.

Ознайомитися із записами в журналі ф. ТУ-152:

- переконатися в термінах виконання ТО-2 і відмітки про перевірки опору ізоляції ТЕД, гальмівного устаткування, електроопалювання поїзда (де передбачено за конструкцією) та інших записів, які визначені на місцях;
- перевірити наявність штампів - довідок про роботу АЛС, радіозв'язку й додаткових пристроїв безпеки;
- усунення при ремонті й технічних обслуговуваннях ТО-3, ТО-2 зауважень машиністів, записів, що повторюються;
- стан утримання самого журналу ф. ТУ-152 (кількість аркушів, культурний стан).

Після перевірки зробити свій розпис у журналі (посаду й прізвище розбірливо), а при необхідності – запис про стан локомотива та виявлені зауваження.

Ознайомитися із записами у формулярах локомотивної бригади для оцінки її роботи, контролю її з боку ТЧМІ, ТЧЗЕ, ТЧ: зауваження, дані раніше, терміни проведення КІП, наявність записів із висновками по ділянках, проведених співбесідах, раптових перевірок, тощо.

Ознайомитися із записами в маршруті машиніста: відмітки ТЧД про явку на роботу, проходження медогляду, про інструктаж знов скомплектованої бригади, приймання палива, наявність запису про відпочинок у пункті обороту, його тривалість та інше.

При виїзді ТРС контролювати:

- виконання локомотивною бригадою встановленого регламенту переговорів між собою та по радіозв'язку, причому регламент переговорів по радіозв'язку контролюється у всіх локомотивів зустрічного та попутного напрямку, що знаходяться в зоні прийому радіостанції. На станціях – виконання встановленого порядку інформації про пропуск або затримку поїзда;

- питання правильної експлуатації ТРС, правил ведення поїзду, виконання графіка руху, огляду машинного приміщення та екіпажної частини локомотива; разом із помічником машиніста пройти в машинне приміщення й задню кабіну для контролю роботи вузлів локомотива та

- оцінки дій помічника машиніста при його виході; на стоянці переконатися, що машиніст (помічник машиніста) правильно оглядає екіпажну частину ТРС; стан утримання приладів безпеки;

- справну роботу радіозв'язку, швидкостемірів, АЛС, приладів безпеки з переконанням у правильній їх роботі за встановленим алгоритмом. Рекомендувати на стоянці локомотива підняти колодочку швидкості швидкостеміра для перевірки спрацьовування приладів контролю скочування, чим одночасно підтвердити на стрічці свою присутність на локомотиві при супроводі поїзда. Звернути увагу на стан та роботу інших приладів чи модернізацій, які встановлені (виконані) на локомотиві чи МВРС;

- при гальмуваннях поїзда, які виконуються машиністом, переконатися в роботі датчика обриву гальмівної магістралі № 418 (на вантажних локомотивах);

- видимість світлофорів, у тому числі маневрових, виконання порядку зустрічі поїздів працівниками інших служб. Звернути увагу на необхідність повідомлення ДСП (ДНЦ) про збої АЛС, огороження місць обмеження швидкості руху, поганої видимості сигналів та інше. Переконатися після приїзду в депо через 1-2 дні, що ці чи інші, виявлені на шляху прямування недоліки, записані локомотивною бригадою в книгу зауважень;

- виконання локомотивною бригадою при відправленні поїзда чи на початку маневрових пересувань локомотива (після його відчеплення від состава) регламенту «хвилинної готовності», регламенту переговорів;

- оцінити дії локомотивної бригади при виникненні нестандартних ситуацій (зрив стоп-крана, перекриття сигналу та інше);

- переконатися у наявності на локомотиві всіх необхідних написів, у тому числі «Проїзд заборонного сигналу...», п. 3.15 Інструкції ЦТ-0106, схем ТРС, виписок про цикли ТО-1 (ТО-2) та іншої інформації, встановленої по УЗ чи на залізниці;

- перевірити наявність необхідного освітлення, ламп сигналізації, пломб на приладах, реле й роз'єднуваних кранах, наявність та стан гальмівних башмаків, інструменту, пожежного інвентарю;

- переконатися у виконанні посадових обов'язків локомотивними бригадами зустрічних і попутних поїздів, ТРС, що знаходиться на станціях, оголошенні по радіозв'язку при зупинці поїздів на перегоні, проїзді сторонніх осіб у кабінах та інше.

На стоянках локомотива у невимушеній бесіді переконатися, чи знає локомотивна бригада про останні вказівки, телеграми, дані їй під розпис, особливо про причини останніх випадків серйозних інцидентів, допущених на залізниці чи УЗ, вислухати їх зауваження та пропозиції щодо організації праці та стану утримання (ремонт) ТРС.

5.3 Заходи, що вживаються за наслідками виїздів

Особа, що виконала виїзд на локомотиві, повинна зробити запис у формулярах локомотивної бригади з відзначенням у них основних зауважень; у добовий термін результати виїзду записати в журнал обліку із зазначенням основних виявлених зауважень і вжитих заходів. При необхідності локомотивна бригада запрошується до ТЧ (ТЧЗЕ) на співбесіду. Працівники служб і Главку, крім того, про виявлені зауваження письмово інформують ТЧ (Т) або спрямовують у депо телеграму для вжиття заходів, вони ж можуть надати пропозиції щодо позбавлення у порушників талонів попередження.

При позбавленні талонів попередження машиністу чи його помічнику необхідно роз'яснити, за яке порушення відібраний талон. Далі виконуються вимоги, передбачені положенням про талони попередження (№ ЦТ-0008).

При необхідності погоджується рішення з ТЧ, ТЧЗЕ або ТЧМІ про заслуховування локомотивної бригади на виробничій нараді чи колонних зборах. Тут же або в наказах за результатами раптових перевірок можна оголосити прізвища локомотивних бригадах, що сумлінно виконують свої обов'язки.

Якщо при виїзді виявлені порушення з боку інших локомотивних бригад, то ТЧМІ відмічає про них в окремій книзі, а керівники ТЧ, Т, ЦТ відображають порушення у книзі обліку виїздів (проведення " Днів безпеки") або в акті перевірки. Заходи щодо порушень інших локомотивних бригад "свого" депо відображаються в наказах (розпорядженнях) за наслідками раптових перевірок, а щодо локомотивних бригад інших депо - направляються в ці депо листи. Керівники депо, що одержали такі виписки, зобов'язані провести розбір виявлених порушень, про заходи повідомити депо, яке надіслало лист.

5.4 Контроль за виконанням виїздів

Контроль за виконанням періодичності виїздів, охоплення всіх ділянок здійснює інженер з експлуатації (ТЧІБ), а в службі чи Главку – відповідно ТПБ чи ЦТПБ, вони ж додатково аналізують

виїзди в депо для доповіді Т(ЦТ). Контроль виїздів здійснюється за даними журналів обліку, екранів, формулярів і наказів.

Вище згадані особи складають довідки про виконання нормативів, у тому числі при супроводі поїздів, їх ефективності для підготовки матеріалів до звіту при ТЧ (Т, ЦТ).

Виїзди на локомотивах повинні носити також елементи раптовості, особливо при супроводженнях локомотивних бригад із проміжних станцій.

5.5 Порядок проведення раптових перевірок щодо виконання обов'язків локомотивними бригадами та стану ТРС

Згідно розпоряджень начальника депо машиніст-інструктор щомісячно проводить не менше трьох раптових перевірок (машиністи-інструктора з навчання, автогальм, теплотехніки – по 2 перевірки) для контролю виконання локомотивними бригадами посадових обов'язків.

Перевірки проводяться на вузлових станціях, у пунктах обертання локомотивних бригад, на віддалених станціях, на станціях, де працюють маневрові локомотиви, або передбачені графікові зупинки поїздів, а в окремих випадках – на перегонах та на вхідних (вихідних) горловинах станцій.

Перевіркою охоплюються як поїзні, так і маневрові локомотивні бригади депо їх приписки та інших депо.

Результати перевірок заносяться до книги раптових перевірок, а виявлені порушення працівниками інших служб – у книгу зауважень машиністів.

Раптові перевірки проводяться на основних та проміжних станціях, у пунктах обороту, у парках приймання та відправлення поїздів, горловинах станцій, на перегонах, у місцях із великою маневровою роботою, у місцях, де потрібна висока пильність локомотивних бригад. При контрольно-інструкторських поїздках, виїздах на локомотиві також проводиться контроль локомотивних бригад інших поїздів. Контроль при виїзді на локомотиві з поїздом не виключає проведення цільових раптових перевірок.

Перевірками охоплювати протягом місяця: всі основні станції, де обертаються локомотивні бригади чи працюють

маневрові локомотиви; як у робочі, так і у вихідні дні, в основному, у нічний та ранковий час, як поїзні так і маневрові бригади свого та інших депо. Ознакою раптових перевірок є те, що локомотивна бригада не знає, що її робота перевіряється.

У розпорядженні ТЧ на проведення перевірок вказуються питання перевірки (ці завдання залежать від стану безпеки руху чи конкретних вказівок), дата, час, посада, прізвища учасників та місце перевірки, включно кінцеву станцію дільниці. Начальником депо може встановлюватись для ТЧМІ порядок, коли дати проведення раптових перевірок встановлюються згідно із затвердженим закритим графіком їх роботи на місяць. Як правило, сумарна тривалість перевірок повинна бути не менш ніж 4 години (без часу затраченого на супроводження локомотива). Перевірки можуть проводитися комплексно одночасно всіма бригадами перевіряючих (склад 1-3 працівники) чи окремо протягом кількох днів. За висновками перевірок видається наказ (розпорядження) з ужиттям заходів до порушників. Наказ розміщується у кімнаті явок для ознайомлення з ним усіх локомотивних бригад.

Начальник депо щомісячно аналізує якість проведення раптових перевірок, вживає заходи щодо підвищення їх ефективності. Крім того, ТЧ (ТЧЗЕ) аналізує якість проведення раптових перевірок, виконаних ТЧМІ, у книзі обліку перевірок (звітах) робить записи зауважень чи відмітки про заходи до порушників, ставить свій підпис. При низькій якості перевірок ТЧ (ТЧЗЕ) може призначати повторні перевірки із зазначенням питань, на які варто звернути увагу ТЧМІ.

6 ПОРЯДОК ПРОВЕДЕННЯ ОПЕРАТИВНОЇ НАРАДИ

Після скоєння випадку порушення безпеки руху проводиться оперативна нарада, яку очолює та проводить керівник підприємства (начальник локомотивного депо, начальник служби локомотивного господарства, керівництво залізниці). За дорученням оперативну нараду може проводити відповідальна посадова особа (заступник керівника, головний інженер та ін.).

На оперативну нараду викликаються особи, безпосередньо причетні до випадку скоєння безпеки руху, їх безпосередні керівники, а також посадові особи, які визначаються керівництвом, та представники профспілкового комітету.

До початку проведення оперативної наради відповідальними особами готуються такі документи:

- швидкостемірна стрічка з усіма документами, які отримані до неї під час роботи, аналіз її розшифрування підписаний техніком з розшифрування швидкостемірних стрічок. У деяких випадках замість цих оригіналів можуть бути надані їх копії, засвідчені затверджені підписом відповідальних осіб та печаткою організації;

- особисті пояснення причетних осіб до випадку скоєння порушення безпеки руху;

- документи (або копії, засвідчені в установленому порядку, які стосуються посадових обов'язків локомотивних бригад, формуляри, свідоцтва на право управління, свідоцтво помічника машиніста, копії наказів, щодо відповідальності за раніше скоєні випадки порушень безпеки руху, довідки про ознайомлення та проходження інструктажу з безпеки руху, довідки про відвідування технічних занять і підвищення своєї кваліфікації, довідки й матеріали про складання періодичних екзаменів, довідки про проходження медичного огляду та оцінку стану здоров'я, виробничі характеристики). Обсяг цих документів формується відповідно до ступеня скоєння випадку порушення безпеки руху;

- аналіз місця події (схема розташування рухомого складу після скоєння порушення, довідки про технічний стан локомотива та його вузлів, причетних до випадку, метеорологічні довідки або

документи інших служб, причетних до руху поїздів і випадку порушень безпеки руху, фотографії, відеоматеріали);

- додаткові документи, за вказівкою керівництва підприємства.

Пояснення причетних осіб адресуються особисто керівнику, який проводить оперативну нараду У тексті кожного пояснення повинен бути повний опис ситуації, яка склалася на момент скоєння випадку порушення безпеки руху, а також перелік особистих дій причетних осіб за цих обставин. Для локомотивних бригад пояснення повинно починатися таким чином: "Дата (число, місяць, рік) у (годин, хвилин) прямуючи з поїздом № __, масою __ т, __ осей, сталося (повний опис порушення безпеки руху з діями в них причетної особи)".

На початку оперативної наради її голова надає слово відповідальному працівнику для ознайомлення всіх присутніх з повною характеристикою скоєного випадку та його наслідками. Після цього голова надає слово для пояснення своїх дій у цьому випадку безпосереднім причетним особам. Їм також ставлять питання голова та члени наради щодо уточнення деяких моментів. Після заслуховування відповідей на питання безпосередньо причетних осіб слово для пояснення методів виховної роботи та їх реалізацію у практичному стані надається керівникам осіб, що безпосередньо причетні до порушення безпеки руху. Їм також ставлять питання щодо уточнення деяких моментів, які стосуються як особисто причетних осіб, так і безпосереднього виконання ними своїх посадових обов'язків.

При обговоренні запрошені особи характеризують випадок та надають свої пропозиції щодо притягнення до відповідальності причетних осіб.

Після повного обговорення голова наради коротко підсумовує ситуацію з випадком порушення безпеки руху й пропонує відповідне рішення, у якому повинно бути зазначено:

- основні вимоги нормативних документів, які порушили особи, безпосередньо причетні до випадку скоєння порушення безпеки руху та зазначена при цьому міра їх відповідальності відповідно до діючих нормативно-юридичних документів;

- за невиконання основних вимог посадових обов'язків щодо проведення виховної роботи, виконання нормативів з безпеки

руху зазначається міра відповідальності відповідних керівних посадових осіб;

- пропонуються конкретні заходи або напрямки їх впровадження щодо недопущення у подальшому скоєння випадків порушення безпеки руху.

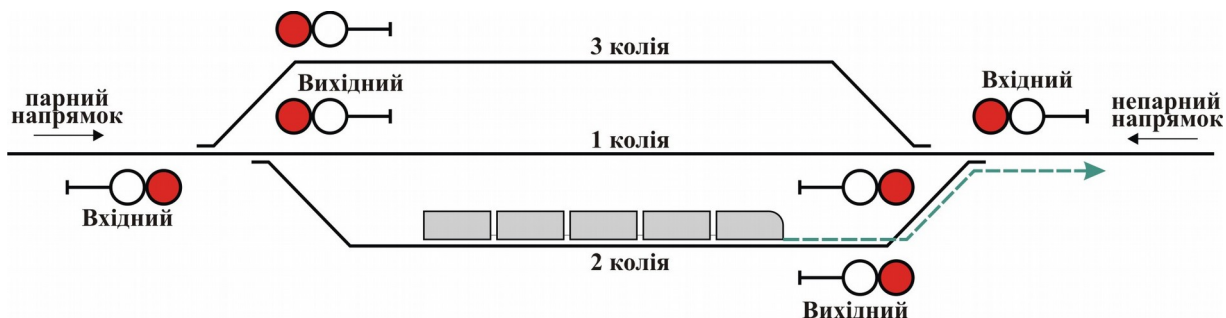
Усі матеріали та рішення оперативної наради оформлюються відповідним протоколом стосовно вимог ділових справ.

На основі рішення оперативної наради видається відповідний наказ по підприємству щодо застосування дисциплінарних заходів. Причетні особи, яких це стосується, повинні бути з цим наказом ознайомлені під підпис.

7 ЗРАЗКИ ЗАПОВНЕННЯ ПРОЇЗНИХ ДОКУМЕНТІВ

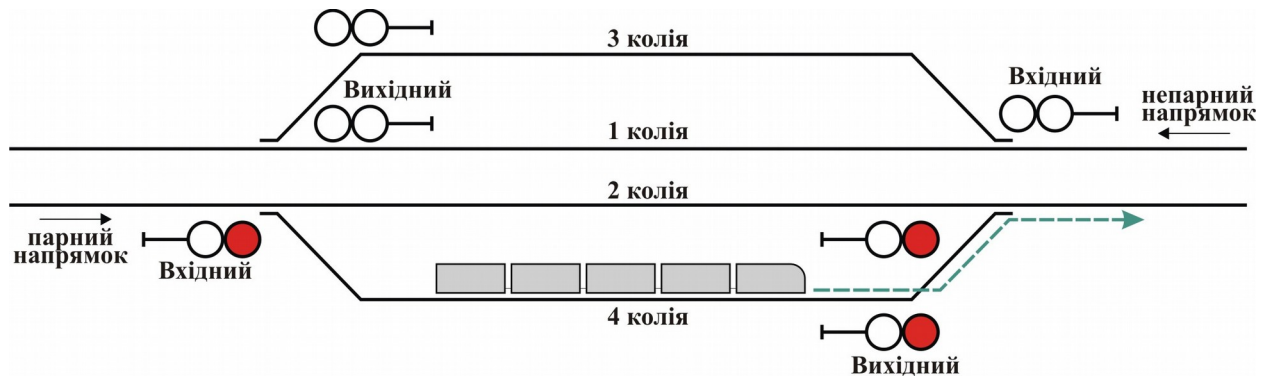
(відповідно до Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, затвердженої Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України №507 від 31.08.05 р.)

7.1 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення колійної записки при відправленні поїзда на одноколіїний перегін



<p>УЗ Форма ДУ-50 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">Вхідний світлофор несправний Не правильний колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з виїздом за межу станції Услід - перший поїзд Услід - другий поїзд</p> <p style="text-align: center;">КОРИНЕЦЬ КОЛІЙНОЇ ЗАПИСКИ</p> <p>Станція (штемпель) ст. Зелена</p> <p>" <u>6</u> " <u>травня</u> <u>20 09</u> р.</p> <p style="text-align: center;"><u>14</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Видана на поїзд № <u>2534</u></p> <p>(шттовхачу поїзда № _____)</p> <p>Черговий по станції _____ (підпис)</p> <p style="text-align: center;"><u>Лешиківська</u> (прізвище)</p> <p>Машиніст _____ (підпис) <u>Петровський</u> (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>	<p>УЗ Форма ДУ-50 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">Вхідний світлофор несправний Не правильний колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з виїздом за межу станції Услід - перший поїзд Услід - другий поїзд</p> <p style="text-align: center;">КОЛІЙНА ЗАПИСКА</p> <p>Станція (штемпель) ст. Зелена</p> <p>" <u>6</u> " <u>травня</u> <u>20 09</u> р.</p> <p style="text-align: center;"><u>14</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>2534</u></p> <p>(шттовхачу поїзда № _____)</p> <p>відправитися з <u>2</u> колії</p> <p>по _____ колії і прямувати до вхідного сигналу станції <u>Яковлівка</u></p> <p>(до _____ км) з поверненням назад Блокування не діє Черговий по станції _____ (підпис) <u>Лешиківська</u> (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>
---	---

7.2 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення колійної записки при відправленні поїзда на двоколіїний перегін по правильній колії



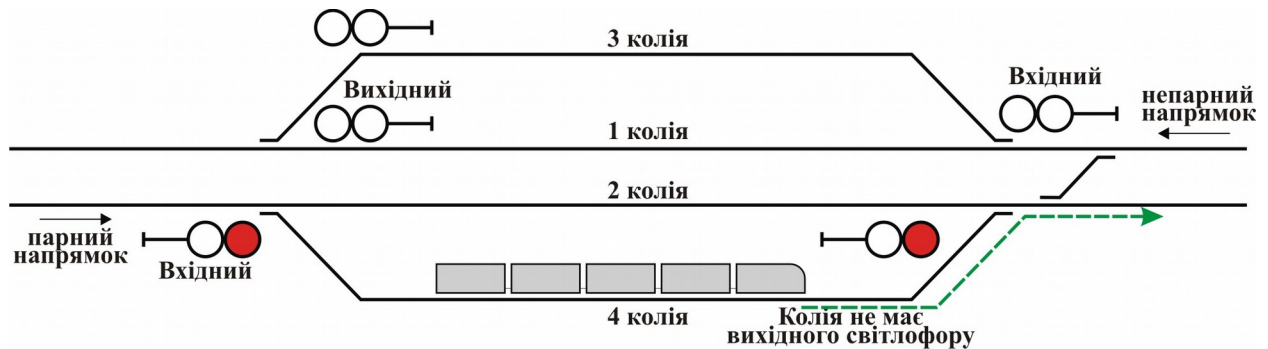
<p>УЗ Форма ДУ-50 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p>Вхідний світлофор несправний Не-неправильній колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з виїздом за межу станції Услід - перший поїзд Услід - другий поїзд</p> <p style="text-align: center;">КОРИНЕЦЬ КОЛІЙНОЇ ЗАПИСКИ</p> <p>Станція (штемпель) ст. Чеповичи</p> <p>"11" жовтня 20 09 р.</p> <p><u>14</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Видана на поїзд № <u>2548</u> (шттовхачу поїзда № _____)</p> <p>Черговий по станції _____ (підпис) <u>Романова</u> (прізвище)</p> <p>Машиніст _____ (підпис) <u>Петров</u> (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>	<p>УЗ Форма ДУ-50 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p>Вхідний світлофор несправний Не-неправильній колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з виїздом за межу станції Услід - перший поїзд Услід - другий поїзд</p> <p style="text-align: center;">КОЛІЙНА ЗАПИСКА</p> <p>Станція (штемпель) ст. Чеповичи</p> <p>"11" жовтня 20 09 р.</p> <p><u>14</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>2548</u> (шттовхачу поїзда № _____)</p> <p>відправитися з <u>4</u> колії — по _____ колії і прямувати до вхідного сигналу станції <u>Малин</u> (до _____ км) з поверненням назад Блокування не діє Черговий по станції _____ (підпис) <u>Романова</u> (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>
--	--

7.3 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення колійної записки при відправленні поїзда на двоколіїний перегін по неправильній колії



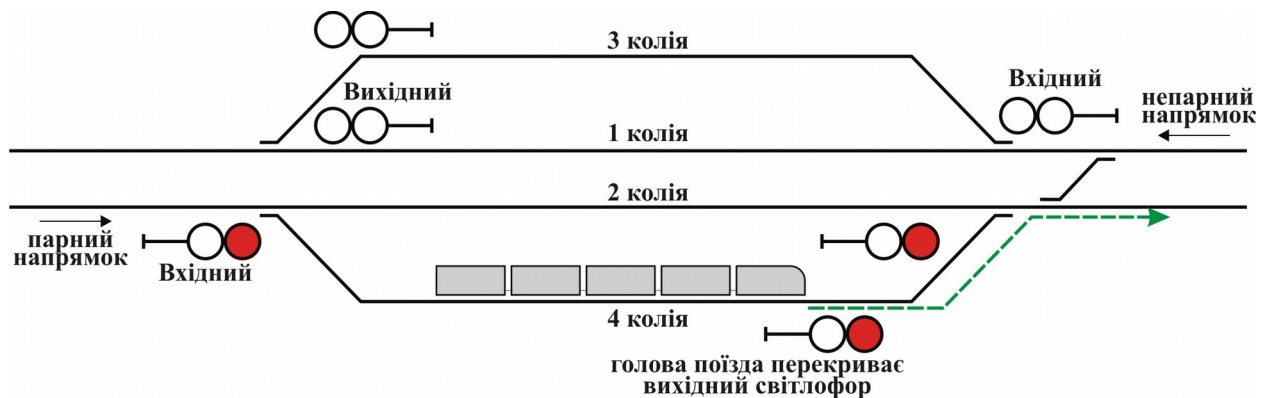
<p>УЗ Форма ДУ-50 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p>Вхідний світлофор несправний По неправильній колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з вїздом за межу станції Услід - перший поїзд Услід - другий поїзд</p> <p style="text-align: center;">КОРИНЕЦЬ КОЛІЙНОЇ ЗАПИСКИ</p> <p>Станція (штемпель) ст. Амбари</p> <p>"<u>21</u>" <u>липня</u> <u>2009</u> р. <u>6</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Видана на поїзд № <u>2512</u> (шттовхачу поїзда № _____)</p> <p>Черговий по станції _____ (підпис) <u>Станішевська</u> (прізвище)</p> <p>Машиніст _____ (підпис) <u>Федяєв</u> (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>	<p>УЗ Форма ДУ-50 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p>Вхідний світлофор несправний По неправильній колії Парна/непарна колія для руху закрита Маневри з вїздом за межу станції Услід - перший поїзд Услід - другий поїзд</p> <p style="text-align: center;">КОЛІЙНА ЗАПИСКА</p> <p>Станція (штемпель) ст. Амбари</p> <p>"<u>21</u>" <u>липня</u> <u>2009</u> р. <u>6</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>2512</u> (шттовхачу поїзда № _____)</p> <p>відправитися з <u>4</u> колії по <u>непр.</u> колії і прямувати до вхідного сигналу станції <u>Головашівка</u> (до _____ км) з поверненням назад Блокування не діє Черговий по станції _____ (підпис) <u>Станішевська</u> (прізвище)</p> <p>Ця колійна записка дає право проїзду вихідного сигналу станції із забороняючим показанням після отримання вказівки чергового по станції, що передана через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору)</p>
---	---

7.4 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення дозволу на відправлення поїзда при автоматичному блокуванні з колії, яка не має вихідного світлофора



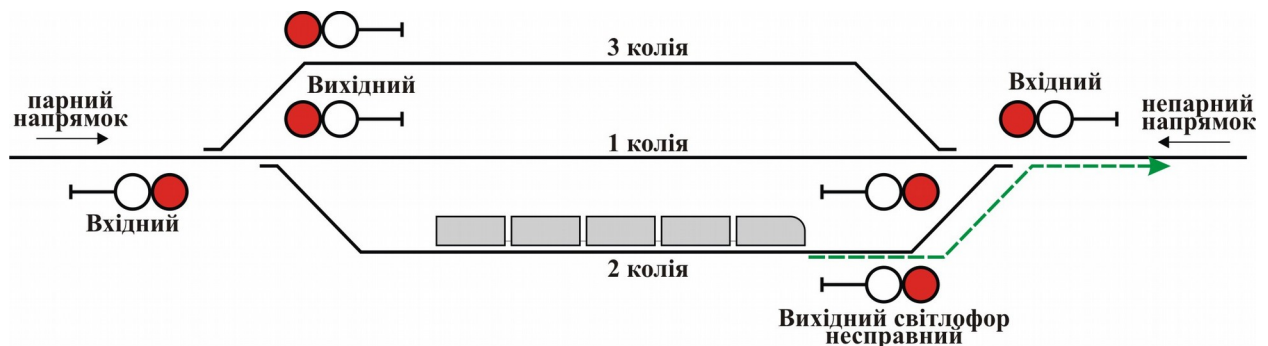
<p>УЗ Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p>КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>16</u></p> <p>Станція (штемпель) <u>ст. Вишва</u></p> <p>" <u>6</u> " <u>квітня</u> <u>2009</u>р.</p> <p>Дозвіл виданий на поїзд № <u>2534</u> із заповненням пункту <u>1</u></p> <p>Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Іванова</u> (прізвище)</p> <p>Машиніст _____ (підпис) <u>Петров</u> (прізвище)</p> <p>(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)</p>	<p>УЗ Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p>ДОЗВІЛ № <u>16</u></p> <p>Станція (штемпель) <u>ст. Вишва</u></p> <p>" <u>6</u> " <u>квітня</u> <u>2009</u>р.</p> <p>I Дозволяю поїзду № <u>2534</u> відправитися з <u>4</u> колії по _____ колії при забороняючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора (літер) і зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустріне перешкода для подальшого руху, прямувати до першого прохідного (вихідного, маршрутного) світлофора, а далі - за сигналами автоблокування.</p> <p>Н Дозволяю поїзду № _____ відправитися з _____ колії по відкритому вихідному (маршрутному) груповому світлофору _____ (літер) і прямувати далі за сигналами автоблокування.</p> <p>Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Іванова</u> (прізвище)</p> <p>(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)</p>
--	--

7.5 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення дозволу на відправлення поїзда при автоматичному блокуванні, голова якого перекриває вихідний світлофор



УЗ	Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц	УЗ	Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц
КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>16</u>		ДОЗВІЛ № <u>16</u>	
Станція (штемпель) <u>ст. Ромни</u>		Станція (штемпель) <u>ст. Ромни</u>	
" <u>16</u> " <u>січня</u> <u>2009</u> р.		" <u>16</u> " <u>січня</u> <u>2009</u> р.	
Дозвіл виданий на поїзд № <u>2514</u>		<p style="text-align: center;">I</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>2514</u> відправитися з <u>4</u> колії по _____ колії при забороняючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора (лігер) і зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустріне перешкода для подальшого руху, прямувати до першого прохідного (вихідного, маршрутного) світлофора, а далі - за сигналами автоблокування.</p>	
із заповненням пункту <u>1</u>			
Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Іванова</u> (прізвище)		<p style="text-align: center;">Н</p> <p>Дозволяю поїзду № _____ відправитися з _____ колії по відкритому вихідному (маршрутному) груповому світлофору _____ (лігер) і прямувати далі за сигналами автоблокування.</p>	
Машиніст _____ (підпис) <u>Петров</u> (прізвище)			
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)		Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Іванова</u> (прізвище)	
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)		(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)	

7.6 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення дозволу на відправлення поїзда при автоматичному блокуванні при несправному вихідному світлофорі



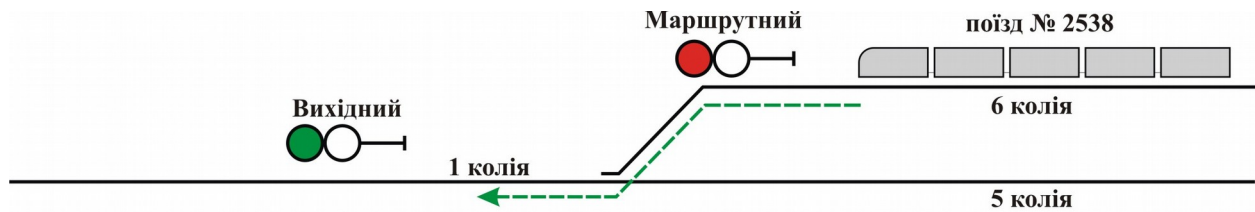
УЗ Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц	УЗ Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц
КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>10</u>	ДОЗВІЛ № <u>10</u>
Станція (штемпель) <u>ст. Богодухів</u>	Станція (штемпель) <u>ст. Богодухів</u>
<u>" 11 " березня 2009р.</u>	<u>" 11 " березня 2009р.</u>
Дозвіл виданий на поїзд № <u>2524</u>	I Дозволю поїзду № <u>2524</u> відправитися з <u>2</u> колії по <u>не</u> маршрутного при забороняючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора (літер) і зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустріється перешкода для подальшого руху, прямувати до першого прохідного (вихідного, маршрутного) світлофора, а далі - за сигналами автоблокування.
із заповненням пункту <u>1</u>	
Черговий по блок посту станції (підпис) <u>Сидоров</u> (прізвище)	II Дозволю поїзду № <u> </u> відправитися з <u> </u> колії по відкритому вихідному (маршрутному) груповому світлофору <u> </u> (літер) і прямувати далі за сигналами автоблокування.
Машиніст <u> </u> (підпис) <u>Романов</u> (прізвище)	Черговий по блок посту станції (підпис) <u>Сидоров</u> (прізвище)
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)	(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)

7.7 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення дозволу на відправлення поїзда при автоматичному блокуванні по відкритому вихідному груповому світлофорі, який не обладнаний маршрутним покажчиком, а також у випадках, коли маршрутний покажчик несправний або показання відкритого вихідного світлофора не видно машиністу



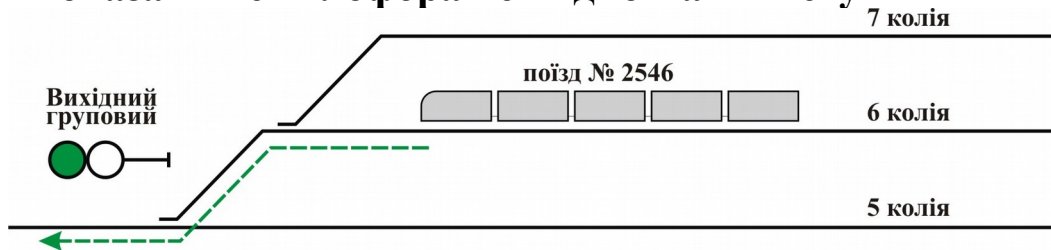
УЗ	Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц	УЗ	Форма ДУ-54 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц
КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>8</u>		ДОЗВІЛ № <u>8</u>	
Станція (штампель) <u>ст. Ворожба</u>		Станція (штампель) <u>ст. Ворожба</u>	
<u>" 7 " лютого 2009р.</u>		<u>" 7 " лютого 2009р.</u>	
Дозвіл виданий на поїзд № <u>2564</u>		<p>I</p> <p>Дозволю поїзду № <u> </u> відправитися з <u> </u> колії по <u> </u> колії при забороняючому показанні вихідного (маршрутного) світлофора (літер) і зі швидкістю не більше 20 км/год з особливою пильністю і готовністю негайно зупинитися, якщо зустріне перешкода для подальшого руху, прямувати до першого прохідного (вихідного, маршрутного) світлофора, а далі - за сигналами автоблокування.</p>	
із заповненням пункту <u>2</u>			
Черговий по блок посту станції (підпис) <u>Сидоров</u> (прізвище)		<p>II</p> <p>Дозволю поїзду № <u>2524</u> відправитися з <u>2</u> колії по відкритому вихідному (маршрутному) груповому світлофору <u>2Г</u> (літер) і прямувати далі за сигналами автоблокування.</p>	
Машиніст _____ (підпис) <u>Романов</u> (прізвище)			
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)		Черговий по блок посту станції (підпис) <u>Сидоров</u> (прізвище)	
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)		(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)	

7.9 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення дозволу на відправлення поїзда при несправності маршрутного світлофора при напівавтоматичному блокуванні



УЗ Форма ДУ-52 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц	УЗ Форма ДУ-52 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц
КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>6</u>	ДОЗВІЛ № <u>6</u>
Станція (штампель) <u>ст. Мукачеве</u>	Станція (штампель) <u>ст. Мукачеве</u>
" <u>7</u> " <u>вересня</u> <u>2009</u> р.	" <u>7</u> " <u>вересня</u> <u>2009</u> р.
Дозвіл виданий на поїзд № <u>2538</u>	I Дозволяю поїзду № <u>2538</u> шттовхачу поїзда
із заповненням пункту <u>1</u>	відправитися з <u>6</u> колії по <u>1</u> колії при закритому вихідному (прохідному , маршрутному) си- гналі і прямувати до вхідного (прохідного , вихідного) сигналу
Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Петрина</u> (прізвище)	блок-поста _____ до _____ км станції <u>Мукачеве</u> з поверненням назад.
Машиніст _____ (підпис) <u>Іванов</u> (прізвище)	II Дозволяю поїзду № _____ відпра- витися з _____ колії по відкрито- му вихідному (груповому, марш- рутному) сигналу з _____ колії.
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)	Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Петрина</u> (прізвище) (непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)

7.10 Схема поїзної ситуації та зразок заповнення дозволу на відправлення поїзда при напівавтоматичному блокуванні по груповому світлофору, який не має маршрутного покажчика, при несправності маршрутного покажчика або коли показання світлофора не видно машиністу



УЗ Форма ДУ-52 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц	УЗ Форма ДУ-52 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц
КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>6</u>	ДОЗВІЛ № <u>6</u>
Станція (штемпель) <u>ст. Ясиня</u>	Станція (штемпель) <u>ст. Ясиня</u>
<u>"12 "</u> <u>серпня</u> <u>2009</u> р.	<u>"12 "</u> <u>серпня</u> <u>2009</u> р.
Дозвіл виданий на поїзд № <u>2546</u>	Дозволяю <u>поїзду</u> № <u> </u> штовхачу поїзда
із заповненням пункту <u>2</u>	відправитися з <u> </u> колії по <u> </u> колії при закритому вихідному (прохідному, маршрутному) си- гналі і прямувати до вхідного (прохідного, вихідного) сигналу
Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Осипова</u> (прізвище)	блок-посту <u> </u> до <u> </u> км станції
Машиніст <u> </u> (підпис) <u>Миколайчук</u> (прізвище)	з поверненням назад. II Дозволяю поїзду № <u>2546</u> відпра- витися з <u>6</u> колії по відкрито- му вихідному (груповому, марш- рутному) сигналу з <u>6</u> колії.
(непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)	Черговий по блок-посту станції (підпис) <u>Осипова</u> (прізвище) (непотрібне закреслити) (Бланк зеленого кольору)

7.11 Зразок заповнення дозволу на відправлення поїзда при перерві дії всіх засобів сигналізації та зв'язку

<p>УЗ Форма ДУ-56 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">КОРИНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>1</u></p> <p>" <u>12</u> " <u>травня</u> <u>20 09</u> р.</p> <p>Станція (штемпель) <u>ст. Калуш</u></p> <p>Видано на поїзд № <u>3408</u></p> <p>Черговий по станції <u>Калуш</u> посту</p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;">(підпис) Острякова _____</p> <p style="text-align: center;">(прізвище)</p> <p>Машиніст _____</p> <p style="text-align: center;">(підпис) Федотов _____</p> <p style="text-align: center;">(прізвище)</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору з двома червоними смугами по діагоналі)</p>	<p>УЗ Форма ДУ-56 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">ДОЗВІЛ № <u>1</u></p> <p>" <u>12</u> " <u>травня</u> <u>20 09</u> р.</p> <p>Станція (штемпель) <u>ст. Калуш</u></p> <p>Дозволяю поїзду № <u>3408</u></p> <p>відправити зі станції <u>Калуш</u> посту</p> <p>і прямувати до вхідного сигналу станції <u>Беднарів</u> посту при закритому <u>вихідному</u> сигналі прохідному</p> <p>Всі види засобів сигналізації та зв'язку перервані</p> <p style="text-align: center;">ПОПЕРЕДЖЕННЯ Про прибуття на сусідню станцію раніше відправленого поїзда інформація <u>—є—</u> немає</p> <p>Черговий по станції <u>Калуш</u> посту</p> <p>_____</p> <p style="text-align: center;">(підпис) Острякова _____</p> <p style="text-align: center;">(прізвище)</p> <p style="text-align: center;">(непотрібне закреслити) (Бланк білого кольору з двома червоними смугами по діагоналі)</p>
---	---

7.12 Зразок заповнення дозволу на відправлення господарчого поїзда на закритий перегін

<p>УЗ Форма ДУ-64 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">КОРИНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>8</u></p> <p>Станція (штемпель) <i>ст. Тернопіль</i></p> <p>" <u>12</u> " <u>травня</u> <u>20</u> <u>09</u> р.</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>5308</u> з локомотивом № <u>M62-0032</u> відправитися на перегін <u>Тернопіль - Зборів</u> по <u>1</u> колії до <u>64</u> км для <u>виконання робіт з ремонту колії</u> <u>та вивантаженню шпал</u></p> <p>з прибуттям на станцію <u>Тернопіль</u> о <u>11</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Цей дозвіл дає право проїзду вихідного сигналу станції з забороняючим показанням після отримання дозволу від чергового по станції, що переданий через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">Черговий по станції <u>Острякова</u> (підпис) (прізвище)</p> <p style="text-align: center;">Машиніст <u>Петров</u> (підпис) (прізвище)</p> <p style="text-align: center;">(Бланк білого кольору з червоною смугою по діагоналі)</p>	<p>УЗ Форма ДУ-64 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">ДОЗВІЛ № <u>8</u></p> <p>Станція (штемпель) <i>ст. Тернопіль</i></p> <p>" <u>12</u> " <u>травня</u> <u>20</u> <u>09</u> р.</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>5308</u> з локомотивом № <u>M62-0032</u> відправитися на перегін <u>Тернопіль - Зборів</u> по <u>1</u> колії до <u>64</u> км для <u>виконання робіт з ремонту колії</u> <u>та вивантаженню шпал</u></p> <p>з прибуттям на станцію <u>Тернопіль</u> о <u>11</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Цей дозвіл дає право проїзду вихідного сигналу станції з забороняючим показанням після отримання дозволу від чергового по станції, що переданий через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">Черговий по станції <u>Острякова</u> (підпис) (прізвище)</p> <p style="text-align: center;">(Бланк білого кольору з червоною смугою по діагоналі)</p>
---	--

7.13 Зразок оформлення дозволу на відправлення локомотива для здійснення допомоги та виводу поїзда, що зупинився на перегоні

<p>УЗ Форма ДУ-64 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">КОРІНЕЦЬ ДОЗВОЛУ № <u>6</u></p> <p>Станція (штемпель) <i>ст. Боромля</i></p> <p>" <u>12</u> " <u>червня</u> <u>20</u> <u>09</u> р.</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>6102</u> з локомотивом № <u>ЧМЕ3-1563</u> відправитися на перегін <u>Боромля-Скрягівка</u> по <u>1</u> колії до <u>113</u> км для <u>здійснення допомоги та виводу з</u> <u>перегону поїзда № 2513</u></p> <p>з прибуттям на станцію <u>Боромля</u> о <u>18</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Цей дозвіл дає право проїзду вихідного сигналу станції з забороняючим показанням після отримання дозволу від чергового по станції, що переданий через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">Черговий по станції <u>Романова</u> (підпис) (прізвище)</p> <p style="text-align: center;">Машиніст <u>Іванов</u> (підпис) (прізвище)</p> <p style="text-align: center;">(Бланк білого кольору з червоною смугою по діагоналі)</p>	<p>УЗ Форма ДУ-64 Затверджена наказом УЗ від 28.04.2005р. №105-Ц</p> <p style="text-align: center;">ДОЗВІЛ № <u>6</u></p> <p>Станція (штемпель) <i>ст. Боромля</i></p> <p>" <u>12</u> " <u>червня</u> <u>20</u> <u>09</u> р.</p> <p>Дозволяю поїзду № <u>6102</u> з локомотивом № <u>ЧМЕ3-1563</u> відправитися на перегін <u>Боромля-Скрягівка</u> по <u>1</u> колії до <u>113</u> км для <u>здійснення допомоги та виводу з</u> <u>перегону поїзда № 2513</u></p> <p>з прибуттям на станцію <u>Боромля</u> о <u>18</u> год <u>30</u> хв</p> <p>Цей дозвіл дає право проїзду вихідного сигналу станції з забороняючим показанням після отримання дозволу від чергового по станції, що переданий через радіозв'язок, і прямування по перегону незалежно від показань прохідних світлофорів автоблокування.</p> <p style="text-align: center;">Черговий по станції <u>Острякова</u> (підпис) (прізвище)</p> <p style="text-align: center;">(Бланк білого кольору з червоною смугою по діагоналі)</p>
---	---

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411 із змінами і доповненнями, внесеними наказами Міністерства транспорту України №226 від 8.06.1998 р., № 386 від 23.07.1998 р. і № 179 від 19.03.2002 р.

2 Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України №ЦД-0058, затверджена наказом Міністерства транспорту України № 507 від 31.08.2005 р.

3 Інструкція з сигналізації на залізницях України, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23.06.2008 р. № 747.

4 Інструкція по експлуатації гальм рухомого складу на залізницях України, затверджена наказом Укрзалізниці від 28.10.1997 р. № 264-Ц.

5 Інструкція локомотивній бригаді № ЦТ-0106, затверджена наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 22.11.2004 р. № 876-ЦЗ.

6 Інструкція про порядок користування автоматичною локомотивною сигналізацією безперервного типу (АЛС) і пристроями контролю пильності машиніста на залізницях України, затверджена наказом Міністерства транспорту України від 27.01.2000 р. № 32.

7 Основні вимоги щодо організації безпеки руху у локомотивному господарстві, затверджені наказом Укрзалізниці від 31.01.2006 р. № 111-ЦЗ.

8 Про заходи щодо забезпечення безпеки руху в структурі Укрзалізниці, затверджені наказом Укрзалізниці від 03.01.2006 р. № 001-Ц.

9 Положення про класифікацію транспортних подій на залізницях України, затверджені наказом Міністерства інфраструктури України 12.01.2012 р. № 12.

