

ОТКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
«РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»
(ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

«11» января 2011г.

Москва

№ 6р

**Об утверждении Памятки локомотивной бригаде по предупреждению
проездов светофоров с запрещающим показанием**

В целях обеспечения гарантированной безопасности и надежности перевозочного процесса:

1. Утвердить и ввести в действие прилагаемую «Памятку локомотивной бригаде по предупреждению проездов светофоров с запрещающим показанием» и приложение к ней (далее Памятка).

2. Заместителям начальников железных дорог по локомотивному и вагонному хозяйствам, начальникам региональных дирекций тяги и эксплуатационных локомотивных депо обеспечить в установленном порядке изучение и проверку знаний Памятки причастными работниками.

3. Памятку локомотивной бригаде по предупреждению проездов светофоров с запрещающим показанием, утвержденную ОАО «РЖД» 28 декабря 2007 года, считать утратившей силу.

4. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на исполняющего обязанности начальника Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» Мишина С.П.

Вице-президент
ОАО «РЖД»



А.В. Воротилкин

ПАМЯТКА
локомотивной бригаде по предупреждению проездов светофоров с
запрещающим показанием

Для предотвращения случаев проездов светофоров с запрещающим показанием локомотивной бригаде необходимо:

1. Соблюдать режим отдыха перед поездкой.
2. В случае возникновения кратковременной потери внимания или дремотного состояния при управлении локомотивом в пути следования:
 - открыть окно и обеспечить приток свежего воздуха в кабину машиниста;
 - употребить по возможности горячий чай, кофе;
 - управлять локомотивом стоя на своем рабочем месте до повышения работоспособного состояния.
3. Во всех случаях управлять локомотивом только из передней по ходу движения кабины.
4. Приводить локомотив в движение, а так же следовать к светофору с запрещающим показанием только при нахождении в кабине локомотивной бригады в полном составе.
5. Четко и осознанно выполнять установленный порядок действий и регламент переговоров перед началом движения.
6. При следовании к светофору с запрещающим показанием:
 - исключить переговоры по радиосвязи и мобильному телефону и внимательно следить за правильностью подготовленного маршрута.
 - помощнику машиниста контролировать состояние машиниста и правильность соблюдения скоростного режима стоя у рабочего места машиниста (если позволяет конструкция локомотива);
 - не выключать приборы безопасности, помнить, что отключение исправно действующих приборов безопасности не совместимо с должностью машиниста;
 - в случае потери ориентации места расположения светофора и его показания, немедленно принять меры к остановке поезда.
7. Исключить движение локомотива или поезда при отсутствии уверенности в правильности восприятия показаний светофора или указания ДСП, ДНЦ и др.
8. Не выезжать на участок обслуживания или станцию при отсутствии заключения машиниста инструктора для самостоятельной работы на данном

участке или станции.

9. Не принимать в эксплуатацию локомотивы с неисправными приборами безопасности, в том числе с неисправными или отсутствующими носимыми частями ТСКБМ.

10. При остановках на промежуточных станциях и перегонах не выключать приборы безопасности.

11. При производстве маневровой работы на станциях:

- помнить, что получение плана маневровых передвижений не является командой на движение;

- в начале маневрового передвижения, в случае параллельного движения составов по соседним путям, открыть окно и убедиться в правильности направлении движения по элементам верхнего строения пути (концы шпал, опоры контактной сети и т.п.).

12. В поездном движении, при следовании поезда к светофору с запрещающим показанием:

- применять тормоза заблаговременно, с учетом эффективности, полученной при их опробовании;

- не использовать рекуперативное или реостатное торможение;

- обеспечить за 400-500 метров скорость движения не более 20 км/час с последующим равномерным снижением до 3-5 км/час за 100 метров и остановку за 50 метров от светофора с применением тормозов поезда

(остановка менее чем за 50 метров до светофора с запрещающим показанием допускается при следовании: с пассажирским поездом, в случае если знак «остановка локомотива», пассажирская платформа и т.п. находятся на расстоянии ближе 50 метров от светофора; с грузовым поездом до места, обеспечивающего вместимость поезда на пути приема станции);

- при отказе тормозов использовать все имеющиеся средства для остановки поезда (разрядка тормозной магистрали комбинированным краном, принудительное срабатывание приборов безопасности и т.д.);

- исключить любое отвлечение (устранение неисправности на локомотиве, ввод параметров в КЛУБ-У и т.д.) до полной остановки поезда;

- на путях оборудованных путевыми устройствами САУТ не применять кнопку «Подтяг» без остановки поезда (нажатие кнопки «Подтяг» производить только после полной остановки с применением автоматических тормозов), за исключением случаев подъезда грузового поезда к проходному светофору с условно-разрешающим сигналом, расположенном на затяжном подъеме порядком, установленным п.2.19 ЦРБ-757, а по неcodируемым путям - не использовать кнопку «Отправление» САУТ.

Основные причины проездов светофоров с запрещающими показаниями.

Основными причинами проездов светофоров с запрещающими показаниями являются:

1. Ненаблюдение за сигналами светофоров из-за:

- спешки в работе;
- неверного предположения машиниста, что сигнал изменится на разрешающее показание;
- стереотипного убеждения в открытом показании светофора (особенно пассажирских и пригородных поездов) при его запрещающем показании после графиковых стоянок на станциях;
- неправильного перераспределения внимания на обслуживание локомотива, вместо управления поездом и контроля за показанием сигнала;
- потери контроля за направлением движения в случае параллельного движения поезда при маневровой работе;
- управления локомотивом из задней по ходу движения кабины.
- восприятия синего показания светофора как белого в горизонтальных лучах солнца.

2. Невыполнение установленного регламента служебных переговоров перед началом движения в пути следования, при производстве маневровой работы из-за:

- отвлечений разговорами по радиосвязи или мобильному телефону при следовании на запрещающий сигнал;
- посторонних разговоров в кабине машиниста;
- проезда в кабине машиниста посторонних лиц;
- отсутствия полной информации о маршруте следования и плане маневровых передвижений;
- ошибочного восприятия:
плана маневровых передвижений за команду на начало движения,
разрешающего показания светофора соседнего пути,
команды на движение при частичном или полном совпадении номеров локомотивов, поездов и фамилий машинистов на станциях и перегонах.

3. Самоуверенность и пренебрежение к профессиональной опасности.

4. Упрощение в выполнении должностных обязанностей с целью

минимизации трудовых затрат на выполнение поездки.

5. Снижение физического, психоэмоционального и психологического состояния (кратковременные «провалы» внимания, засыпание, дремотное состояние) работников локомотивной бригады из-за:

- психофизиологической несовместимости работников локомотивной бригады по причине нарушения порядка их формирования;
- отсутствия полноценного отдыха перед поездкой;
- неправильного поддержания микроклиматических условий в кабине машиниста;

- употребления в поездке продуктов питания, лекарств и т.п., вызывающих повышение артериального давления, развитие заторможенности в деятельности человека, склонность к засыпанию;

- неприятного разговора с диспетчером или дежурным по станции;

- длительных стоянок у светофора с запрещающим показанием.

6. Незнание технико-распорядительных актов (ТРА) станций и обслуживаемых участков в части:

- расположения и назначения светофоров, а также особенностей ухудшения их видимости в зависимости от погодных условий, наличия кривых участков пути;

- порядка приема, отправления и пропуска поездов при различных устройствах сигнализации, централизации и блокировки, как в нормальных условиях, так и в случаях их неисправности;

- профиля пути участка обслуживания;

- выезда на участок обслуживания при отсутствии заключения для работы на нем.

7. Нарушения в управлении автотормозами поезда в части:

- позднего применения автотормозов, в том числе в зимний период;

- несвоевременного применения экстренного торможения при неудовлетворительной работе автотормозов, особенно в зимнее время при следовании на запрещающий сигнал, а также при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций, требующих его применения;

- отсутствия контроля за давлением в тормозной и напорной магистралях локомотива и поезда;

- неправильного выбора момента начала торможения из-за:

- недостаточной видимости или засветки сигналов горизонтальными лучами восходящего или заходящего солнца, особенно на станциях, расположенных по оси восток-запад,

- ошибки в прогнозировании скорости и определении расстояния до сигнала с запрещающим показанием без учета профиля пути,

- неправильного учета динамических качеств поезда и погодных условий (снижение коэффициента трения между колодкой и бандажом вследствие

обледенения поверхности колодки, налипания на нее снега, попадания в рабочую зону влаги при дожде, тумане, инее), наличия в поезде воздухораспределителей, не сработавших по причине замерзания, особенно в начале зимнего периода, когда высока влажность воздуха,

лихачества и недисциплинированности,

влияния стереотипа алгоритма управления тормозами в поездах меньшего веса и длины,

ошибочного предположения машиниста, что сигнал изменится на разрешающее показание;

- неправильного выбора величины ступени служебного торможения;

- применения рекуперативного и реостатного торможения, а так же крана вспомогательного тормоза при следовании на запрещающий сигнал светофора;

- отсутствия достаточных навыков технологии ведения поезда и управления автотормозами при обслуживании различных поездов за поездку (грузовой, пассажирский).

8. Увеличенное время реакции машиниста при изменении поездной обстановки из-за:

- снижения внимания в результате утомления или неполноценного предрейсового отдыха;

- незнания ТРА станции и расположения сигналов;

- невнимательности и нерешительности;

- снижения психофизиологических возможностей организма в утренние часы, особенно если они приходится на окончание поездки.

9. Нарушения в эксплуатации приборов безопасности из-за:

- незнания алгоритма работы приборов безопасности;

- отсутствия проверки работоспособности приборов безопасности при приемке локомотива и перед началом движения;

- отключения или вмешательства в работу исправно-действующих приборов безопасности при сбоях в работе напольных устройств АЛСН, САУТ.

10. Отсутствия контроля со стороны машиниста за действиями своего помощника, которому доверено управление локомотивом.
