

**БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ**

**За 20 дней июня на ОЖД увеличилась продолжительность задержек поездов из-за отказов технических средств – на 3% по сравнению с 2016 годом**

КОНКУРС

**Знание ПТЭ – на «пятерку»!**

На Октябрьской магистрали прошёл дорожный этап викторины на знание ПТЭ.

В нём приняли участие 62 работника структурных подразделений полигона, которые были признаны лучшими в своих номинациях в регионе. В этом году в викторине участвовали также преподаватели железнодорожных учебных заведений и курсанты Малой Октябрьской. Лучшие знатоки ПТЭ определены в каждом хозяйстве. Первое место по сумме набранных баллов занял инженер Мурманского регионального центра связи Николай Федотов, второе – дежурная по станции Кондопога Анна Соснова. Третье место разделили машинист-инструктор ТЧЭ Бабаев Владимир Захаров и дежурная по поезду Петрозаводской дистанции пути Евгения Беляева.

УЧЕНИЯ

**Высокая готовность**

В первый день недели работники восстановительного поезда № 4063 на станции Бабаево отработали подъём «по тревоге» и расстановку подъёмного оборудования на предпологаемом месте схода вагона.

Тревога была объявлена в 20.27 двадцатиминутной готовностью. Восстановителям предстояло установить кран КЖ-971 и гидравлическое оборудование «ЭНЕРПРЕД» для подъёма вагона. Коллектив успешно справился с поставленной задачей, затратив на операцию вдвое меньше времени, чем установлено нормативом. На установку крана, например, ушло всего 15 минут вместо 38.

Наше подразделение дислоцируется на главном грузовом ходу Октябрьской дороги с интенсивным движением, поэтому при возможном ЧП очень важен фактор времени, – сказал начальник ВП № 4063 Денис Акимов. – От того, насколько чётко действуют восстановители, будет зависеть продолжительность перерыва в движении и количество выбитых из графика движения поездов. Нам нужно постоянно иметь высокую мобилизационную готовность.

На конец июня в Бабаево запланированы полигонные учения по подъёму подвижного состава. Аналогичные учения прошли также в восстановительных поездах на станциях Петрозаводск, Волховстрой и Санкт-Петербург-Финляндский. По словам начальника дирекции аварийно-восстановительных средств Андрея Дзыбина, в текущем месяце в каждом подразделении запланированы два подъёма по учебной тревоге – как в дневное, так и в ночное время.

Галина Андреева

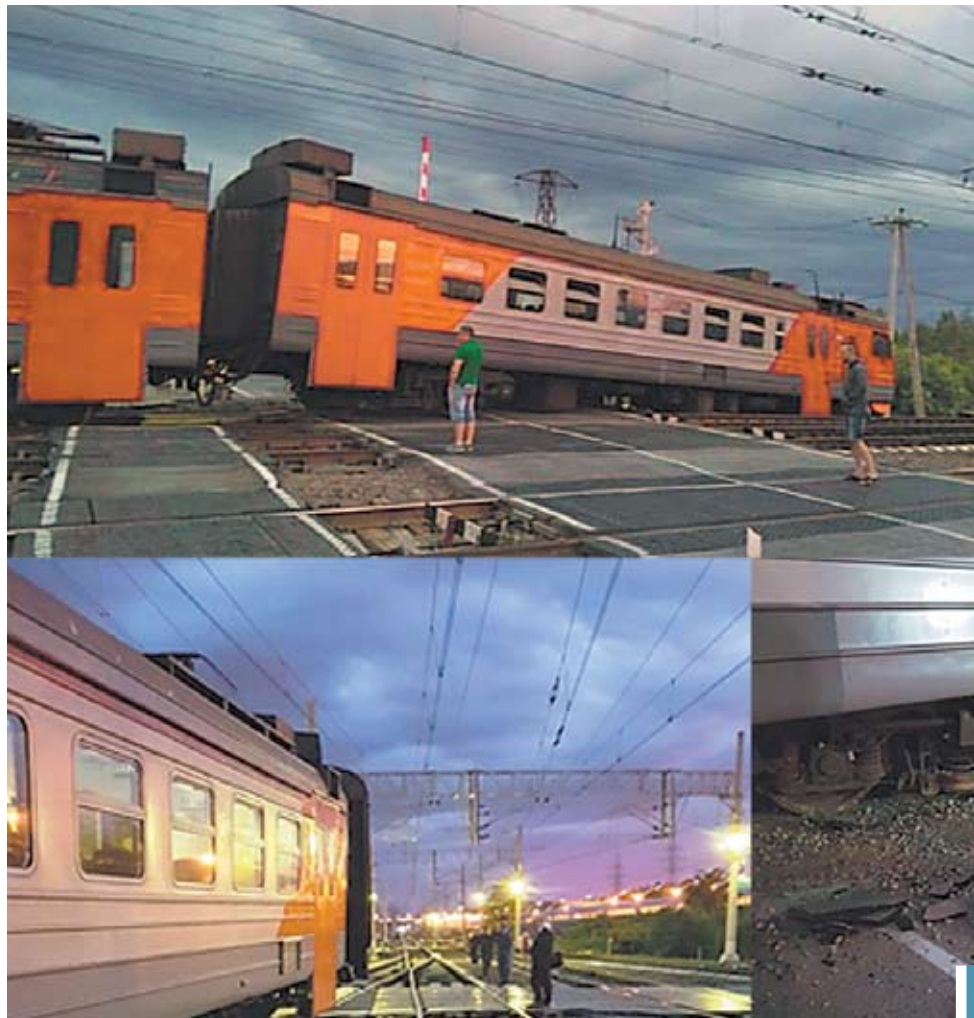
# Куда кривая вывезла

Период массовых «окон» выявил нарушения требований безопасности

Сход вагонов пригородного поезда, который случился 8 июня на станции Белоостров, оказался следствием цепи нарушений, допущенных работниками разных подразделений. К такому выводу пришли ревизоры по безопасности, расследовавшие причины ЧП.

Хотя событие квалифицировано как проезд запрещающего сигнала светофора, и прямым виновником здесь является машинист, но руку к этому происшествию приложили многие рядовые работники и руководители различных служб и дирекций. «Это не разговор с одним человеком, с одной дирекцией, – подчеркнул начальник Октябрьской дороги Владимир Голоскоков, под председательством которого на прошлой неделе состоялся разбор причин схода. – Это – разговор о выполнении своих должностных обязанностей всеми причастными». Заместитель начальника ОЖД по Санкт-Петербургскому территориальному управлению Игорь Наталенко доложил об обстоятельствах, при которых произошёл сход. А обстоятельства были особые – пропуск поездов по станции Белоостров осуществлялся в условиях «окна» по капитальному ремонту пути. Электропоезд № 6183 следовал с Финляндского вокзала в Кирилловское, но не по основному Выборгскому ходу, а в обход участка, где производился капремонт. Как говорят в Санкт-Петербург-Финляндском моторвагонном депо, этот порядок пропуска пригородных поездов в данном направлении настолько редкий (одна электричка в неделю в летнем графике), что некоторые машинисты за всё время работы ни разу на такой маршрут не попадали.

На первом главном пути станции Белоостров, по которому пропускаются нечётные поезда, производилась очистка балластной призмы. По этой причине над съездом со второго пути на первый была разобрана контактная сеть. В таких случаях движение электроподвижного состава осуществляется с опущенными токоприёмниками, на выбеге, как говорят локомотивщики. Чтобы электричка гарантированно проехала участок накагом, скорость была временно повышена с 40 до 50 километров в час. Поезд должен проследовать по 8-му пути, выехать на II главный, а оттуда – на I главный. Об этом дежурная по станции Белоостров Елена Космачева предупредила машиниста электропоезда № 6183 Константина Ахмерова, который ошибочно воспринял эту информацию как сообщение о готовности маршрута. Маршрут по 8-му, однако, ДСП приготовить не успела. Нужно сказать, что в летнее время на Выборгском ходу весьма интенсивное движение пригородных и пассажирских поездов, а в данном случае дежурная по станции ещё и для путевой техники готовила маршруты, то есть осуществляла пропуск в особых условиях. Машинист, проследовав входной НС с показанием два жёлтых огня со скоростью 50 км/час, произвёл опускание токоприёмников электропоезда, что отвлёкло его от наблюдения за показаниями путевых светофоров. Электричка катилась на приличной скорости, когда в непосредственной близости локомотивная бригада увидела запрещающий сигнал на выходном светофоре. Да и сам светофор Н8, как выяснилось в ходе расследования, находился в зоне видимости на расстоянии всего 200 метров – вместо 400. Восьмой путь станции Белоостров, соединяющий Сестрорецкий ход с выездом на Выборгский – сплошная кривая. Как говорят машинисты, электричка там складывается пополам. Кривизна



Два вагона полностью сошли с рельсов, третий – одной тележкой

участка усугублена, кроме того, деревьями в полосе отвода, так что заметить Н8 издали невозможно. Увидев запрещающий сигнал, машинист применил экстренное торможение и выкатился на железнодорожный переезд 32 км на скорости 37 км/ч, при этом на сбрасывающем остряке три вагона сошли с рельсов (два полностью, и третий – одной тележкой). Слава Богу, никто из пассажиров не пострадал, отделавшись испугом. К счастью, переезд был закрыт из-за манёвров путевой колпер-дозаторной вертушки, что исключило очень возможное столкновение с автотранспортным средством.

## Дежурная по станции не успела, локомотивная бригада не увидела, система безопасности не работала... В результате – сход

Возникает естественный вопрос: а как же автоматизированные системы безопасности, которые предназначены для того, чтобы страховать ошибки локомотивной бригады? Перед тем как въехать на станцию, машинист ввёл в систему безопасности КЛУБ, которая считывает показания сигналов и дублирует их локомотивной сигнализацией, команду К779. То есть отключил функцию считывания сигналов. Указание на отключение Константин Ахмеров получил от машиниста-инструктора Дениса Савина, которое «благословил» машинист-инструктор по обучению Керим Гафаров. Что также объясняется «особыми условиями»: КЛУБ не дал бы ехать по станции со скоростью 50 км, включив «автостоп». Оказалось, что это довольно распространённая практика. И комплексная проверка в ходе расследования ЧП показала, что точно при таких же обстоятельствах «окна» локомотивная бригада

ТЧ-20 проследовала станцию с выключенной функцией контроля скорости движения со 2 на 3 июня. Но этот факт не был отмечен при расшифровке скоростемерной ленты. Впрочем, в ходе расследования дорожной комиссии пришлось столкнуться с целым рядом отступлений, нарушений (или ошибок?). За отдельные из них некоторые руководители освобождены от занимаемой должности. Подробный анализ действий всех причастных к данному событию лиц был произведён в Октябрьской дирекции моторвагонного подвижного состава и Октябрьской дирекции управления движением. И.о. главного ревизора

по безопасности движения поездов ОЖД Андрей Губанов отметил, что сход произошёл из-за грубого нарушения нормативных требований не только локомотивной бригадой, но и другими участниками перевозочного процесса. Дежурная по станции не предупредила локомотивную бригаду об отклонении от графика. Путейцы необоснованно установили повышенную скорость движения по станционным путям, на что имеет право только начальник дороги. Техничко-распорядительный акт станции Белоостров не соответствует реальному положению. Владимир Голоскоков сделал акцент на том факте, что ни путейцы Зеленогорской дистанции пути, ни руководители Выборгской дистанции СЦБ, ни движеньцы не обеспечили видимость сигнала Н8, как того требуют технологические нормативы. Белоостровская кривая даже не была включена в программу обеспечения видимости в

кривых, сформированную по результатам весеннего комиссионного осмотра.

Начальник дороги указал также на недопустимые потери времени при восстановительных работах. Из-за схода были задержаны международные поезда «Аллегр» (на 1 час 35 минут) и «Лев Толстой» (на 51 минуту).

Общие итоги разбора подвёл первый заместитель начальника Октябрьской дороги Михаил Глазков. «Событие было заложено на ранних стадиях подготовки «окна», работники оказались не готовы к работе в особых условиях, так как их действия не были отработаны должным образом, – констатировал Михаил Олегович. В летнее время на полигоне ОЖД «окна» по ремонту пути идут практически ежедневно. Получается, что каждый день на какой-то станции или участке – особые условия пропуска поездов. Начальник Октябрьской дирекции управления движением Сергей Дорофеевский рассказал об изменении порядка предоставления «окон» с целью гарантированного обеспечения безопасности движения при их проведении. В частности, исключена технология пропуска электроподвижного состава с опущенными токоприёмниками.

Несколько лет назад на Октябрьской дороге практиковалось расследование нарушений безопасности движения по методу «с почему», что давало возможность «снять» не только верхний слой причин, но и докопаться до глубинных корней происходящих явлений. При однозначной вине машиниста Константина Ахмерова и помощника машиниста Сергея Решитского возникло, всё же, одно «почему», на которое хотелось бы услышать ответ. Почему с такой покорностью они согласились отключить функцию системы безопасности, которая страховала от проезда запрещающего показания сигнала светофора? И насколько часто машинисты идут на такого рода компромиссы?

Галина Морозова

**ПРОФЕССИОНАЛ**

## Ревизор широкого профиля

Короткий двухнедельный отпуск Виктор Баринбаум проводит в этот раз на местных озёрах, в родной Карелии. Отводит душу на рыбалке, уезжая на целый день на природу. Но даже и там настаивает его работа: у кого-то на линии возникло недоумение, или спорный вопрос нужно решить. В эпоху мобильных телефонов ревизор по безопасности движения всегда на связи, независимо от того, рабочее время в данный момент или личное.

«Хоть бы в отпуске не звонили», – сетует, вздыхая, жена Елена, но относится с пониманием. – «Такая работа...». Виктор Львович на неурочные звонки не сердится: «Если человеку срочно нужна помощь, я с радостью помогу, грешно не делиться знаниями!» Звонят даже из других регионов дороги начальники станций, которые когда-то работали на Петрозаводском отделении «под крылом» у Баринбаума. Лет лет он был участковым ревизором движения – всё равно, что отцом для движеньцев всех станций от Петрозаводска до Медгоры. «Участковых ревизоров так и зовут – «папа» или «мама», – говорит Виктор Львович. – Поэтому что они за всё и за всех отвечают на своём участке. Кто бы ни провинился, а виноват ревизор. Значит, не научил, не воспитал, не проконтролировал своих подопечных». Этим принципом он, в общем-то, и до сих пор руководствуется:



Более половины рабочего времени Виктор Баринбаум проводит на линии

сначала научить, а потом – спрашивать. Но уровень ответственности у ревизора по безопасности движения неизмеримо выше – весь полигон территориального управления, около ста станций. В этой должности он уже 10 лет. В аппарате главного ревизора по безопасности движения Октябрьской дороги Виктора Баринбаума считают одним из самых высокопрофессиональных, компетентных и ответственных работников. Благодаря его универсальным знаниям и умению работать с людьми обеспечивается безопасность в хозяйстве перевозок Петрозаводского отделения.

Начало трудовой биографии Виктора Баринбаума было типичным и среднестатистическим для железнодорожника. После окончания профильного техникума в Санкт-Петербурге его распределили в Костомукшу. Управление процессом перевозок на практике начал осваивать с самого нижнего звена, отцепляя и прицепляя вагоны к составам на крупнейшей погрузочной станции Петрозаводского отделения. Первый опыт управления движением в качестве дежурного по станции приобрёл на станции Шуйская, уже после службы в армии. Потом его поставили

разъездным дежурным, подменял работников, уходивших в отпуск или на больничный. Параллельно учился на заочном отделении ПГУПСа.

– Это был самый интересный период в моей трудовой биографии, когда приходилось осваивать всё новые станции, – вспоминает Виктор Львович. – Изучил всю линию от Петрозаводска до Медгоры, каждую стрелку знал. Поэтому мне и предложили занять должность участкового ревизора.

С гордостью отмечает, что Петрозаводское отделение было первым на Октябрьской дороге, где на станциях в начале 90-х годов оборудовали комнаты приёма пищи с холодильниками и микроволновками. «Прежде чем спрашивать, нужно создать нормальные санитарно-бытовые условия», – считает Баринбаум. На линии его знают как требовательного, но справедливого ревизора, от которого не скроешь никаких упущений. Но, с другой стороны, всегда можно рассчитывать на понимание и конкретную помощь. Приходится прибегать и к самому грозному оружию – записи в «Книгу ревизорских предписаний». Но кроме этого Виктор Львович находит и другие формы и методы повышения надёжности перевозок. И, кстати, объективно оценивает состояние безопасности в своём хозяйстве на твёрдую «четвёрку». Заместитель главного ревизора по безопасности движения Октябрь-

ской дороги по Петрозаводскому региону Алексей Погодин подчёркивает универсализм Виктора Баринбаума: «Хотя Виктор Львович – движенец, но также хорошо знает требования к содержанию устройств инфраструктуры, тягового подвижного состава. И когда едет на какую-то станцию, поручаю ему проверить ещё и смежные хозяйства».

Около 60% рабочего времени он проводит на линии, 40% – в отделении. Из этих 40% одна половина уходит на бумажную работу (планы, отчёты, справки), вторая – на селекторные совещания. Такая ревизорская арифметика. При этом некоторые документы дублируют друг друга. Когда он начинал работать, соотношение было другим, 80:20, и «писанина» занимала не более десятой части времени. Документацией перегружены и дорожные мастера, и старшие электромеханики СЦБ, и машинисты-инструкторы. На работу с людьми остаётся всё меньше времени, и это нельзя признать полезным. Приходится мириться с этой повсеместной тенденцией.

В настоящее время Петрозаводский регион готовится к осеннему комиссионному осмотру. Это своего рода экзамен для всего территориального управления. Так что после отпуска Виктор Баринбаум сразу отправился на линию, проверять устранение прежде бывших замечаний и предписаний.

Галина Артемьева