

Регіональна філія  
«Придніпровська залізниця»  
АТ «Укрзалізниця»  
Структурний підрозділ  
«Служба локомотивного господарства»

## ПРОТОКОЛ Т-10/2482

11.06.2021

м. Дніпро

наради під головуванням  
в.о. начальника служби  
локомотивного господарства

Голова наради: Боєв Є.В.  
Секретар: Базилевський С.В.

Присутні: ТЗ-1 Степаненко Ю.А., ТЕ Ветков В.В., в.о. ТЧ-4 Ключко Р.В., в.о. ТЧ-1 Лобко І.М., в.о. ТЧЗЕ-4 Галкін Ю.В., ТЧЗР-4 Орловський В.М., ТЧІБ-4 Пироженко І.С.

Надали пояснення: в.о. ТЧ-4 Ключко Р.В., в.о. ТЧ-1 Лобко І.М. ТЧЗР-4 Орловський В.М.

Порядок денний: Розгляд причин і обставин транспортної події, що призвела до затримки вантажного поїзда №1706 на 2 години і більше понад час, встановлений графіком руху, на перегоні Лежине – Кирпотине, тепловоз 2ТЕ116-1201 у добу 07.06.2021.

### УСТАНОВИЛИ:

Локомотивна бригада у складі машиніста тепловоза Панчука В.М. та помічника машиніста Ковтуна М.Ю. викликані явкою 06.06.2021 о 21:00 для роботи на дільниці Пологи – Запоріжжя – Пологи. Після проходження медичного огляду, інструктажів у чергового по депо, локомотивна бригада направилась на станцію Пологи приймати локомотив 2ТЕ116-1201.

Після приймання локомотива, виконавши випробування автогалъм та отримання всіх документів, поїзд №3601 вагою 1522т., 240 вісей відправився зі станції Пологи о 22:41. На станцію Челюскін поїзд №3601 прибув о 23:02. По команді ДСП станції Челюскін склад даного поїзда було закріплено та відчеплено від локомотиву 2ТЕ116-1201. Далі по команді ДСП станції Челюскін локомотив 2ТЕ116-1201 під'їхав під склад поїзда №3001, виконавши повне випробування автогалъм та отримання всіх документів, поїзд № 3001 вагою 4460т., 192 вісей відправився 07.06.2021 зі станції Челюскін о 00:31. До станції Запоріжжя І поїзд №3001 слідував без неграфікових зупинок та зауважень по технічному стану локомотива, з прибуттям о 03:30. По команді

ДСП станції Запоріжжя І, машиніст тепловоза Панчук В.М. відчепив локомотив 2ТЕ116 – 1201 від складу поїзда №3001 та був відправлений резервом о 04:40 поїздом №4482 на станцію Запоріжжя ІІ, з прибуттям о 04:48.

По команді ДСП станції Запоріжжя ІІ локомотив 2ТЕ116 – 1201 під`їхав під склад поїзда №1706. Після виконання повного випробування автогалем, згідно вимог інструкції ЦТ-ЦВ-ЦЛ-0015 з видачою довідки ВУ – 45 о 06:11 та отримання всіх документів, поїзд № 1706 вагою 4816т., 208 вісей відправився 07.06.2021 зі станції Запоріжжя ІІ о 06:23, згідно довідки про розшифрування швидкостемірної стрічки. До станції Лежине поїзд №1706 слідував без неграфікових зупинок та зауважень по технічному стану локомотива. Згідно вимог наказу ТЧ-4 від 23.09.2020 №427 «Про порядок виходу в дизельне приміщення помічника машиніста тепловозу та огляду екіпажної частини, буксового вузла» під час слідування з поїздом №1706 помічник машиніста Ковтун М.Ю. на 193 км перегону Кирпотине – Лежине виконав огляд дизельного приміщення локомотива, під час огляду зауважень не виявлено, про що виконано запис до журналу ф.ТУ-152. Слідуючи по перегону Лежине – Кирпотине на локомотиві 2ТЕ116 – 1201 секція «Б» (відома) спрацював захист по перегріву води ( при  $t-90C^{\circ}$ ), машиніст тепловоза, з метою звільнення перегону, спробував вести поїзд однією секцією локомотива, що підтверджується розшифруванням швидкостемірної стрічки, а саме швидкість руху з 201км ПК5 на протязі 600м знижується з 25 км/год до 20 км/год, починаючи з 202 км ПК1 на протязі 1400м швидкість продовжує зменшуватись з 20 км/год до 3 км/год і слідує з такою швидкістю ще 600м до повної зупинки. Через неможливість подальшого слідування поїзда №1706 однією секцією локомотива (критична вага поїзда та підйом 5,7 ‰), машиніст о 07:18 зупинив поїзд на 204 км ПК2 для охолодження секції «Б», згідно довідки про розшифрування швидкостемірної стрічки та, як того вимагає розділ 2 «Регламенту дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця», затвердженого наказом від 24.09.18 №520/Н, по поїзному радіозв'язку передав повідомлення єдиної форми про вимушену зупинку поїзда №1706 на перегоні для охолодження локомотива 2ТЕ116 – 1201 секція «Б», повторюючи її двічі та доповів ДНЦ-3, що підтверджується витягом з архіватора мови. З пояснення локомотивної бригади, після охолодження води до температури  $80C^{\circ}$ , машиніст тепловоза Панчук В.М. направив помічника машиніста для огляду дизельного приміщення локомотива. Під час огляду помічник машиніста виявив течію води в районі постановки водяного колектора і першого лівого циліндра дизеля, машиніст вирішив особисто оглянути дизель. При огляді він впевнився, що течія води у вказаному районі була сильною, для запобігання потрапляння води в картер дизеля локомотива, він прийняв рішення заглушити секцію «Б» локомотива 2ТЕ116 – 1201 та о 07:39 по радіозв'язку повідомив ДНЦ-3 про неможливість подальшого слідування з поїздом і замовив допоміжний локомотив. Машиніст тепловоза Панчук В.М. надав вказівку помічнику машиніста Ковтуну М.Ю. направлятися в дизельне приміщення секції «Б» та спробувати усунути течію води, шляхом забиття дерев'яного кілка (чопа) в місці її витоку. Помічник машиніста виконавши декілька невдалих спроб усунути течію води, в зв'язку з тим, що

місце протікання знаходились у важкодоступному місці, а саме між лючком та блоком дизеля, дерев'яний кілок постійно зламувався та випадав, течія усунута не була. Після чого машиніст тепловозу вирішив самостійно спробувати усунути несправність, але неодноразові спроби результату не давали. Машиніст тепловоза Панчук В.М. через певний час, під час чергової спроби зміг усунути течію води. Далі він перевірів рівень води в розширюючому баці (рівень води складав 5мм від нижнього рівня) та спробував завести ДГУ секції «Б» для виводу поїзда №1706 з перегону (поїзд знаходився за 800м до вхідного сигналу станції Кирпотине). Під час запуску секції «Б», внаслідок слабкої акумуляторної батареї схема запуску розбиралася, для полегшення запуску ДГУ машиніст зірвав пломбу з ВВК і зібрав аварійну схему зарядки акумуляторної батареї від робочої секції «А», після чого він відкрив індикаторні крани (так як відсутні спеціальні крани, дана операція також зайняла певний час). Після успішного запуску ДГУ та виконання скороченого випробування автогальм, машиніст тепловоза Панчук В.М. на дозволяюче показання вхідного сигналу станції Кирпотине виконав спробу привести поїзд №1706 у рух, але внаслідок критичної ваги поїзда та не сприятливого профіля колії колісні пари локомотива зривались на боксування, що призвело до додаткової протяжки швидкостемірної стрічки (під час прослуховування архіватора мови при доповіді ДНЦ-3 о 08:17 про початок руху локомотива час на швидкостемірній стрічці складав 08:22). В порушення вимог розділу 3 «Регламент дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця», затверджених наказом від 24.09.2018 №520, машиніст тепловоза Панчук В.М. привів локомотив у рух без наказу ДНЦ-3 переданого по радіозв'язку, після чого повідомив ДНЦ-3 про початок руху з поїздом №1706 для звільнення перегону, ДНЦ-3 підтвердив сприйняття інформації та повідомив про приймання поїзда на 2-гу вільну колію станції Кирпотине. Згідно довідки про розшифрування швидкостемірної стрічки поїзд №1706 відправився з перегону о 08:22 при цьому локомотивний світлофор сигналізував жовтим вогнем, локомотив розвиває швидкість до 12 км/год та слідує 800м, після прослідування вхідного сигналу станції Кирпотине на локомотивному світлофорі сигнал переходить на К/Ж з білим вогнем при цьому швидкість руху знижується до 10-8 км/год протягом 300м та далі швидкість знижується до 5 км/год на протязі 800 м під К/Ж. Поїзд №1706 зупинився по станції Кирпотине колії №І о 08:40.

Пасажирський поїзд №116 сполученням «Київ – Бердянськ», вагою 532 т, 36 вісей локомотив 2ТЕ116 – 1519 під керуванням локомотивної бригади Пологівського локомотивного депо у складі машиніста тепловоза Ротка О.В., помічника машиніста Сещенка Е.М. відправились зі станції Запоріжжя І о 06:43, згідно пасажирського графіку руху. До станції Лежине поїзд №116 слідував без зауважень та згідно графіку. Слідуючи по перегону Лежине – Кирпотине поїзд №116 зупинився на 203 км ПК 2 о 07:21у забороняючого прохідного сигналу, через неграфікову зупинку поїзда №1706 на 204 км ПК2. Після звільнення перегону поїзд №116 відправився о 08:29, з затримкою 1год. 09 хв., згідно довідки про розшифрування швидкостемірної стрічки.

Допоміжний локомотив ТЕ33АС – 2006 під керуванням машиніста Тоцького С.О. відправлено зі станції Пологи о 08:14 на станцію Кирпотине

поїздом №4581, з прибуттям о 09:34, згідно довідки про розшифрування швидкостемірної стрічки. По команді ДСП станції Кирпотине локомотив ТЕ33АС – 2006 маневровим порядком був переставлений на зайняту колію № І під склад поїзда №1706. Після виконання скороченого випробування гальм о 10-32 з відміткою в довідці ВУ-45, поїзд №1706 відправлено з допоміжним локомотивом зі станції Кирпотине о 10:40.

При виконанні контрольного розрахунку витрат палива на виконану роботу машиністом тепловоза Панчуком В.М. на дільниці Пологи – Запоріжжя І,ІІ – Пологи фактичні витрати становлять – 1451кг., при нормі – 1266 кг, перевитрата палива в кількості – 185 кг або 15%. Перевитрати дизельного палива стали можливим внаслідок того, що через неможливість самостійного слідування локомотива ТЕ33АС – 2006 з поїздом №1706, вагою 5096т. (максимальна допустима вага поїзда для даної серії локомотива на цій дільниці становить 4200т.) локомотив 2ТЕ116 – 1201 до станції Оріхівська слідував під навантаженням. Дана робота не врахована у маршруті машиніста та в контрольному розрахунку з причини, того що у машиніста тепловоза Панчука В.М. закінчився робочий час. Норма витрат дизельного палива на слідування другим під навантаженням з вагою 4816т. на дільниці Кирпотине – Оріхівська складає 202 кг.

В ході розслідування даного випадку під час прослуховування регламенту переговорів за допомогою «Архіватора мови» було встановлено, що машиністом тепловоза Панчуком В.М. та машиністом тепловоза Ротко О.В. були порушені вимоги наказу від 16.07.2004 № 640 «Про затвердження регламента переговорів та порядку дій локомотивних бригад при виконанні поїзної та маневрової роботи», а саме під час виникнення нестандартної ситуації не виконувався встановлений регламент переговорів з ДНЦ-3 та ДСП станції Кирпотине.

Після заходу локомотива 2ТЕ116-1201 в Пологівське локомотивне депо 07.06.2021 йому було виконано комісійний первинний огляд, про що складено акт, при огляді виявлено:

Локомотив 2ТЕ116 – 1201 секція «Б»

- течія води по водяному колектору першого циліндру ліва сторона;
- зірвана різьба на болту кріплення водяного колектору першого циліндра ліва сторона.

Дані про побудову локомотиву 2ТЕ116 – 1201 секція «Б» станом на 07.06.2021

Завод виробник ПО «Ворошиловградтепловоз»

Дата побудування 1990 рік

Пробіг з початку 1818801 км.

Дані про останні ремонти та технічні обслуговування тепловозу.

- КРП - 31.12.2015 «ДТРЗ» - 446395 км
- ПР-3 – 28.02.2019 ТЧ-3 (Мелітополь)-198010км.
- ПР-1 - 14.11.2020 ТЧ-1 (Н.Д.- Вузол) – 21947 км.
- ТО-3 - 25.01.2021 ТЧ-1 (Н.Д.- Вузол)- 8603км
- ТО-2 – 03.06.2021 ТЧ-4 о 23:50.

Причиною виникнення транспортної події в поїзній роботі, що призвела до затримки вантажного поїзда №1706 в добу 07.06.2021, стала несправність

тепловоза 2ТЕ116 – 1201 секція «Б», а саме витік охолоджуючої рідини з системи охолодження дизеля. Причиною витоку рідини стало, пошкодження гумового ущільнення (внаслідок втрати своїх властивостей через коливання температур) між фланцем кріплення водяного колектора до блока дизеля в районі 1-го циліндра з лівої сторони та пошкодження різьби болтів кріплення фланця водяного колектора дизеля, яке призвело до появи тріщини ущільнення, через яку і відбувалось витікання охолоджувальної рідини.

Обслуговування водяного колектора тепловоза 2ТЕ116 1201 секції «Б» виконувалось 28.02.2019 в Мелітопольському локомотивному депо під час проведення тепловозу поточного ремонту в обсязі ПР-3. Пробіг тепловоза 2ТЕ116 1201 секція «Б» на поточний ремонт ПР-3 складає 198010 км при нормативному пробігу 300000 км, під час якого згідно "Правил технічного обслуговування та поточних ремонтів тепловозів 2ТЕ116" ЦТ-0043 та нормативної документації на тепловози серії 2ТЕ116 виконується розбирання та ремонт складових дизеля тепловоза.

Згідно вимог п. 3.3 Додатку III «Інструкції з технічного обслуговування електровозів та тепловозів в експлуатації» під час виконання ТО-2 та п.п.10.2.4, 14.4.3 "Правил технічного обслуговування та поточних ремонтів тепловозів 2ТЕ116" ЦТ-0043, під час виконання ТО-3, ПР-1, виконується перевірка на наявність витікання води, в разі виявлення течії усуваються.

При виконанні поточного ремонту в обсязі ПР-1 в локомотивному депо Нижньодніпровськ-Вузол 14.11.2020 слюсарем Калініченко А.І. не було якісно виконано обслуговування складових дизеля тепловоза, в свою чергу майстром Децюрою О.О. не було організовано належного контролю за якістю виконання робіт з обслуговування тепловоза 2ТЕ116-1201.

Під час експлуатації тепловоза в журналі ф. ТУ-152 зауваження щодо протікання води по з'єднанням водяного колектора з блоком дизеля відсутні.

У результаті допущеної транспортної події матеріального збитку Пологівському локомотивному депо та локомотивному депо Нижньодніпровськ-Вузол не завдано.

Рішенням оперативної наради під головуванням в.о. ТЧ-4 Ключко Р.В. від 08.06.2021 за порушення вимог розділу 3 «Регламент дій працівників при виникненні аварійних і нестандартних ситуацій на регіональній філії «Придніпровська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця», затверджених наказом від 24.09.2018 №520 та наказу від 16.07.2004 № 640 «Про затвердження регламента переговорів та порядку дій локомотивних бригад при виконанні поїзної та маневрової роботи» машиністу тепловоза Панчуку В.М. оголошено догану та направлено на позачергову перевірку знань.

Рішенням оперативної наради під головуванням в.о. ТЧ-1 Лобко І.М. від 08.06.2021 за порушення вимог п.п.10.2.4, 14.4.3 "Правил технічного обслуговування та поточних ремонтів тепловозів 2ТЕ116" ЦТ-0043 під час виконання поточного ремонту ПР-1 слюсаря Калініченка А.І. направлено на позачергову перевірку знань, майстер цеху з виконання ТО-3, ПР-1 тепловозів Децюра О.О. заслуговує на притягнення до дисциплінарної відповідальності, але у зв'язку з його перебуванням з 02.06.2021 у ЗСУ, тим і обмежились.

## ПОСТАНОВИЛИ:

1. Випадок транспортної події, що призвела до затримки вантажного поїзда № 1706 на 2 години і більше понад час, встановлений графіком руху на перегоні Лежине – Кирпотине регіональної філії «Придніпровська залізниця» в добу 07.06.2021 через несправність тепловозу 2ТЕ116-1201, згідно вимог п.8 Розділу III Додатку до «Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03.07.2017 №235 класифікувати як інцидент.

2. Відповідно до вимог п. 9.6.6 Порядку службового розслідування транспортних подій СТП 07-005:2019, введеного в дію рішенням правління АТ «Укрзалізниця» від 01.11.2019 № Ц-46/99 Ком. т. випадок інциденту допущеного 07.06.2021, що призвів до затримки вантажного поїзда № 1706 на 2 години і більше понад час, встановлений графіком руху на перегоні Кирпотине – Лежине регіональної філії «Придніпровська залізниця» прийняти до обліку за локомотивним депо Нижньодніпровськ-Вузол.

3. Погодитись з рішеннями оперативних нарад від 08.06.2021 при в.о. ТЧ-4 Ключко Р.В. та від 08.06.2021 при в.о. ТЧ-1 Лобко І.М.

4. Всім ТЧ:

4.1 Ознайомити локомотивні бригади та причетний ремонтний персонал з обставинами та причинами виникнення інциденту під підпис.

Термін виконання: 30.06.2021

4.2 Посилити контроль з боку старших майстрів, майстрів, бригадирів за якістю проведення технічних обслуговувань ТО-2, ТО-3 та поточних ремонтів ПР-1,2,3 тепловозів, особливої уваги приділяти стану системи охолодження дизелю.

Термін виконання: постійно

4.3 Під час виконання технічного обслуговування ТО-3 та поточного ремонту ПР-1, в разі ремонту трубопроводів, використовувати ущільнення, які виготовлені згідно креслення.

Термін виконання: постійно

4.4 Заборонити видачу тепловозів в експлуатацію з несправною системою охолодження та наявністю несправностей, що можуть призвести до витоку охолоджуючої рідини.

Термін виконання: постійно.

5. Контроль за виконанням протокольних рішень залишаю за собою.

Голова наради

Є.В. Боев

Секретар

С.В. Базилевський