



ФИЛИАЛ ОАО «РЖД»  
ДИРЕКЦИЯ ТЯГИ

**РАСПОРЯЖЕНИЕ**

«15» марта 2013 г. № Т-43/р

**Об утверждении «Памятки для локомотивных бригад при  
проследовании лавиноопасных мест»**

В целях организации эксплуатационной работы и обеспечения безопасности движения поездов:

1. Утвердить и ввести в действие с 18 марта 2013 г. «Памятку для локомотивных бригад при проследовании лавиноопасных мест».
2. Главному инженеру Дирекции тяги Ходакевичу А.Н. организовать изучение прилагаемой Памятки.
3. Контроль за исполнением настоящего распоряжения возложить на заместителя начальника Дирекции тяги Маралова Е.С.

Вице-президент ОАО «РЖД»,  
начальник Дирекции тяги



А.В.Воротилкин

Исп. Рудаков Л.Е.  
7-50-59, ЦТ  
Исп. Питерский В.И.  
2-50-32, ПКБ ЦТ

УТВЕРЖДАЮ

Вице-президент

ОАО «РЖД»

  
А.В. Воротилкин

«16» 03 2013 г.

### Памятка

для локомотивных бригад при проследовании лавиноопасных мест

### Лист согласования


#### СОГЛАСОВАНО

Первый заместитель  
начальника Дирекции тяги –  
филиала ОАО «РЖД»

  
С.П. Мишин

«01» 02 2013 г.

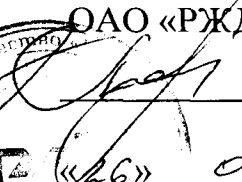
Директор ПКБ ЦТ –  
филиала ОАО «РЖД»

  
Ю.И. Попов

«30» января 2013 г.

Первый заместитель  
начальника департамента  
безопасности движения

ОАО «РЖД»

  
О. А. Копысов

«26» 02 2013 г.



## **1 Общие положения**

Настоящая Памятка определяет порядок надзора за лавиноопасными участками, порядок проследования лавиноопасных мест при вождении поездов и действия работников, оказавшихся в зоне схода лавин.

Безопасность и бесперебойность движения поездов на лавиноопасных участках обеспечивается путем:

- организации наблюдения и обследования лавиноопасных участков;
- своевременного оповещения о наступлении лавиноопасного периода и схода лавин на железнодорожный путь;
- строительства и текущего содержания противолавинных сооружений;
  - искусственного обрушения снега со склонов с привлечением специализированных организаций;
  - ликвидации в максимально короткие сроки последствий схода лавин.

В зимний период снежные лавины могут возникать на участках пути, проходящих вдоль безлесных склонов крутизной от 20 до 60 град. и высотой более 10 м над уровнем головки рельса.

## **2 Характеристика лавин и лавиноопасных участков**

Все лавиноопасные участки пути характеризуются несколькими признаками:

- объемом, плотностью и скоростью движения лавинного потока в месте пересечения лавинного потока с железнодорожными путями;
- геометрическими размерами лавинного потока - высотой и шириной на участке пересечения с железной дорогой;
- частотой схода снежных лавин, достигающих железнодорожного пути;
- морфометрическими параметрами лавиносбора.

Перечисленными признаками необходимо руководствоваться при разработке мер защиты от снежных лавин и планировании мероприятий по устранению последствий их схода на железнодорожный путь.

Различают следующие типы снежных лавин:

- сухие лавины свежеснежного покрова;
- сухие лавины из снежной доски;
- лавины мокрого снега.

## **3 Защита от снежных лавин**

Защита железнодорожного пути и других объектов железнодорожного транспорта от снежных лавин обеспечивается комплексом противолавинных

мероприятий, которые подразделяются на две группы: профилактические и инженерно-технические.

Профилактические мероприятия состоят из осмотров работниками дирекции инфраструктуры лавиноопасных участков пути для изучения динамики накопления снега на склоне, нависающих снежных карнизов, подвижек снежного пласта, трещин и разрывов в нем и оценки состояния противолавинной защиты. Информации по системе оповещения о признаках схода лавин работниками смежных служб.

Инженерно-технические мероприятия состоят из возведения искусственных заградительных (направляющих) движение лавин сооружений, барьеров, средств технического оповещения и т.д.

Угроза возникновения схода лавин возрастает:

- после интенсивных снегопадов;
- после сильных продолжительных метелей (скорость ветра более 15 м/с);
- сильных ливней;
- продолжительных оттепелей (более двух суток).

Для обеспечения видимости участков возможного схода лавин в ночное время они оборудуются прожекторными установками. Установка и обслуживание прожекторных установок осуществляется дистанцией энергоснабжения.

Опасные участки пути с указанием лавиноопасных мест на перегонах должны отражаться в приказах по дирекции инфраструктуры и перечень этих мест направляется в эксплуатационные локомотивные депо.

В период угрозы возникновения лавин, в дополнение к техническим мероприятиям, может предусматриваться выдача предупреждений об особой бдительности и подачи в случаях необходимости оповестительных сигналов свистком малой громкости локомотива, снижении скорости и т.д.

Локомотивная бригада должна быть обеспечена выписками с перечнем лавиноопасных мест на участках обслуживания.

#### **4 Порядок действий локомотивных бригад при проследовании лавиноопасных участков**

Локомотивная бригада при ведении поезда по лавиноопасному участку обязана усилить наблюдение за состоянием пути и рельефом местности, где создается угроза схода лавины. Окна машинного отделения и двери кузова должны быть закрыты. При приемке локомотива убедиться, что цепи управления включены таким образом, чтобы обеспечивалось опускание токоприемников, остановка дизелей из первой по ходу движения кабины управления локомотивом (дублирующие цепи выключены).

Если при следовании с поездом обнаружен обвал, снежный занос из-за схода лавины немедленно применить экстренное торможение, приняв все

возможные меры для остановки поезда до опасного места. Если создается угроза столкновения с препятствием, машинист локомотива дает команду помощнику машиниста на его выход в машинное отделение. Помощник машиниста после ухода, дверь кабины машиниста оставляет открытой.

Перед столкновением машинист обязан опустить токоприемники (заглушить дизели) и покинуть кабину управления.

После остановки:

- немедленно сообщить по поездной радиосвязи машинистам вслед идущего и попутного или встречного поездов (когда создана угроза безопасности движения по смежному пути), ДСП, ограничивающим перегон, или ДНЦ по форме: «Внимание, внимание, слушайте все! Я машинист поезда №..., фамилия, остановился в...(время) на...км,...пикете,...пути, перегона, вследствие (сход лавины, завал и.т.д.), сведений о наличии габарита по соседнему пути не имею (или габарит имеется), будьте бдительны!»;

- подавать звуковой сигнал общей тревоги группами из одного длинного и трех коротких звуков;

- при следовании с пассажирским поездом передать информацию о причине остановки начальнику поезда;

- получить подтверждение о том, что информация о вынужденной остановке воспринята машинистами вслед идущих, попутных и встречных поездов, а также ДСП (ДНЦ) ограничивающим перегон.

Машинист должен направить помощника машиниста для осмотра состава поезда, предварительно проинструктировав его о порядке действий.

Помощник машиниста перед уходом для осмотра поезда обязан:

- выписать номер хвостового вагона из справки о тормозах формы ВУ-45;

- взять с собой сигнальные принадлежности, необходимый инструмент из технической аптечки, в ночное время фонарь;

- при остановке грузового поезда на неблагоприятном профиле взять 2 тормозных башмака для закрепления вагонов;

- для определения причины падения давления в тормозной магистрали произвести осмотр всего состава поезда;

- прибыв к последнему вагону сверить его с номером, указанным в справке формы ВУ-45, убедиться в наличии хвостовых сигналов на вагоне, а также в том, что концевой кран находится в закрытом положении, а рукав тормозной магистрали подвешен на кронштейне (в пассажирском поезде дополнительно опросить проводника хвостового вагона).

Осмотр пассажирского поезда производить совместно с начальником поезда или поездным электромехаником.

При выявлении схода подвижного состава помощник машиниста обязан немедленно произвести закрепление хвостовой части поезда, согласно нормам закрепления, ограждение места схода, согласно нормам ограждения и доложить машинисту поезда.

Машинист поезда, получив информацию о сходе подвижного состава, обязан:

- включить красные огни буферных фонарей;
- обеспечить установленным порядком ограждение поезда;
- доложить ДНЦ (ДСП, ограничивающих перегон);

Осмотрев место схода, машинист передает ДНЦ (ДСП) уточнённые данные: перегон, километр, пикет, номер поезда, есть ли пострадавшие, сколько единиц находится в сошедшем состоянии, из них, сколько лежит на боку, есть ли сход локомотива, какой вагон сошел первым по счету от головы или хвоста поезда, род подвижного состава, груженные или порожние вагоны, есть ли повреждения и утечка груза. Наличие габарита по соседнему пути. Состояние контактной сети. Необходимость отключения напряжения, в том числе и по смежному пути.

Проверяется наличие в составе поезда вагонов с опасными грузами и вагонов, сопровождаемых проводниками. Вскрывается пакет перевозочных документов для определения по аварийной карте первоочередных действий или передачи по радиосвязи номеров аварийных карт, указанных на оборотной стороне поездной ведомости.

При наличии парений, утечки груза, подходить для осмотра не с подветренной стороны.

Характер местности (высота насыпи, наличие кривой, уклон, болото, мост и т.д.). Возможность подъезда восстановительной техники, включая и автотранспорт.

Машинист должен получить подтверждение переданного сообщения, записав время, кому передана информация.

В дальнейшем руководствоваться указаниями ДНЦ.

Осмотреть локомотив (внешнее состояние ходовых частей и опорных устройств, состояние электрических машин и механизмов, отсутствие признаков нарушений фундаментальных креплений, течей масла, воды и топлива). Возможность приведения локомотива в рабочее состояние. Соблюдая требования безопасности, контролируя работу механизмов (предварительно без нагрузки провернуть коленчатый вал дизеля) запустить дизель. При отсутствии признаков неисправности контактной сети, согласовать действия с энергодиспетчером, поднять токоприёмники и запустить вспомогательные машины.

В случае попадания локомотива под снежный завал и невозможности выхода из локомотива используя двери кузова, на не электрифицированных участках попытаться выйти из локомотива с использованием монтажных люков на крыше локомотива, боковых окон машинного отделения. На электрифицированных участках выход из локомотива с использованием нештатных мест допускается только после получения информации о снятии напряжения в контактной сети и выполнении требований по безопасности, предусматривающих заземление токоведущих частей.

В случае опрокидывания локомотива немедленно принять меры по обесточиванию электрических цепей путем выключения рубильников аккумуляторных батарей.

## **5 Рекомендации локомотивным бригадам о порядке поведения при попадании в лавинный снежный поток**

При попадании локомотивной бригады в лавинный снежный поток необходимо:

- немедленно освободиться от посторонних предметов, так как они способствуют затягиванию в снежный поток и сковывают действия;

- энергичными движениями попытаться выбраться к краю лавины, и постараться остаться на поверхности или зацепиться за неподвижный предмет, дерево и т.п.;

- при неудачной попытке выбраться из лавины, следует прикрыть элементом одежды рот и нос, чтобы не задохнуться снежной пылью. Сгруппировать тело, подтянуть колени к животу, движениями головы постараться создать перед лицом свободное пространство;

- после остановки лавины определить направление вверх-вниз (слюна изо рта течет вниз) и попытаться выбраться из лавины самым или протолкнуть на поверхность руку, для возможности более быстрого обнаружения спасательными командами;

- подавать сигналы следует при возникновении источника звука аварийных или спасательных команд и т.п.;

- сохранять спокойствие, при возникновении сонливости пытаться привести себя в бодрствующее состояние, чтобы не замерзнуть по возможности шевелиться и не терять самообладание, надеяться на помощь.

Если один из членов локомотивной бригады или лиц их сопровождающих попал в лавинный снежный поток, то следует:

- исходя из возможности проследить путь его движения в лавинном снежном потоке, после её остановки, связаться любым доступным способом с ближайшим дежурным по станции или поездным диспетчером, со службой спасения и сообщить о случившемся. Если нет опасности повторного схода лавин, начать поиски пострадавшего вниз от того места, где он был зафиксирован в последний раз;

- обнаружив пострадавшего, в первую очередь следует освободить от снега его голову и грудную клетку, очистить дыхательные пути, а за тем оказать ему первую доврачебную медицинскую помощь.