

**ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ  
З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ  
ДОНЕЦЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ВНУТРІШНІХ СПРАВ**

**ПОРЯДОК  
ПРОВЕДЕННЯ ТЕХНІЧНИХ  
РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ**

**Частина 2  
Залізничний транспорт  
(практичний посібник)**

**Київ 2024**

Рекомендовано до друку Вченою радою ДонДУВС від 28 серпня 2024 року, протокол № 26

УДК 656.1/5.071.3 (035)

ББК 39.3

М 58

Порядок проведення технічних розслідувань на транспорті. Частина 2 Залізничний транспорт: Практичний посібник / Укладачі: Є. С. Зборовський, Ю. І. Марценишин, М. Ю. Веселов, С. Н. Терзі, І. В. Герега, К. В. Бондар; Державна служба України з безпеки на транспорті. – Київ: ФОП Ямчинський О.В., 2024. – 173 с.

ISBN 978-617-8456-01-6

#### Рецензенти:

- Корнієнко Максим** – проректор Одеського державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор;
- Панченко Владислав** – проректор з науково-педагогічної роботи Українського державного університету залізничного транспорту, кандидат технічних наук, доцент;
- Третьяков Олег** – професор кафедри охорони праці та навколишнього середовища Українського державного університету залізничного транспорту, доктор технічних наук, професор;
- Кужавський Микола** – директор Департаменту безпеки руху, охорони праці та екологічної безпеки Акціонерного товариства «Українська залізниця»;
- Ребриков Сергій** – заступник директора з питань безпеки руху Департаменту безпеки руху, охорони праці та екологічної безпеки Акціонерного товариства «Українська залізниця».

Практичний посібник підготовлено для систематизації та упорядкування нормативних актів, примірників документів та відповідних процесів при оперативному реагуванні, організації технічного розслідування та формуванні звіту технічного розслідування і висновків технічного розслідування катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та інцидентів на залізничному транспорті України.

У практичному посібнику детально розглянуто всі аспекти інформування та оперативного реагування, особливості заповнення первинних документів з фіксації катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та інцидентів, відображено деталі збирання інформації та фіксації при виїзді на місце транспортної події на залізничному транспорті (далі – транспортна подія). Особливу увагу приділено процесу створення комісії з технічного розслідування і вивчення чинників, які мали ключовий вплив на стан безпеки руху на залізничному транспорті. Опрацьовано перелік основних матеріалів, необхідних для встановлення технічних та організаційних причин настання транспортної події.

Головною метою створення практичного посібника є підвищення якості проведення технічних розслідувань транспортних подій на залізничному транспорті, виявлення фактичних причин настання транспортних подій і чітке визначення заходів щодо запобігання транспортним подіям у майбутньому. Призначений для використання працівниками Державної служби України з безпеки на транспорті.

ISBN 978-617-8456-01-6

© Зборовський Є. С., Марценишин Ю. І.,  
Веселов М. Ю., Терзі С. Н. та інші, 2024.

## У К Л А Д А Ч І

**Зборовський Євген Сергійович** – Голова Державної служби України з безпеки на транспорті

**Марценишин Юрій Ігорович** – перший заступник Голови Державної служби України з безпеки на транспорті, кандидат юридичних наук, доцент

**Веселов Микола Юрійович** – професор кафедри державно-правових дисциплін та безпеки життєдіяльності Криворізького навчально-наукового інституту Донецького державного університету внутрішніх справ, доктор юридичних наук, професор

**Терзі Степан Никонович** – начальник Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті Державної служби України з безпеки на транспорті

**Герєга Іван Васильович** – заступник начальника Управління, начальник відділу розслідувань аварій та подій Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті Державної служби України з безпеки на транспорті

**Бондар Костянтин Вікторович** – головний спеціаліст відділу розслідувань аварій та подій Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті Державної служби України з безпеки на транспорті

# ЗМІСТ

<b>Вступ</b>	<b>6</b>
<b>1. Інформування, облік та оперативне реагування на транспортні події</b>	<b>10</b>
1.1 Транспортні події на залізничному транспорті: класифікація та термінологія	10
1.2 Порядок інформування та передавання повідомлення про транспортні події на залізничному транспорті України	12
1.3 Складання та особливості заповнення, передавання повідомлення про транспортну подію на залізничному транспорті України	15
<b>2. Оперативне реагування на транспортні події на залізничному транспорті України. Збирання та оброблення інформації.</b>	<b>22</b>
<b>3. Організація та проведення технічних розслідувань транспортних подій на залізничному транспорті України</b>	<b>26</b>
3.1 Загальні положення	26
3.2 Права та обов'язки голови та членів комісії з технічного розслідування транспортної події	29
3.3. Основні завдання при проведенні аналізу причин та обставин транспортної події	31
3.4 Перелік питань, на які потрібно орієнтуватися інспектору під час проведення технічного розслідування транспортної події	33
3.5 Орієнтовний перелік матеріалів та документів необхідних інспектору під час проведення технічного розслідування транспортної події	36
3.6 Основні види та механізми сходження колісних пар з залізничних рейок	38
3.7 Особливості складання звіту технічного розслідування транспортної події на залізничному транспорті з коментарями	44
3.8 Складання висновку щодо класифікації транспортної події	79
3.9 Орієнтовний перелік матеріалів, що додаються до звіту технічного розслідування транспортної події	80
3.10 Оприлюднення інформації, пов'язаної з технічним розслідуванням транспортної події	82
<b>4. Додатки</b>	<b>83</b>
4.1 Чекліст на залізничному транспорті	83

4.2	Приклад заповнення чекліста на залізничному транспорті з коментарями	87
4.3	Наказ про створення комісії з технічного розслідування	107
4.4	План роботи комісії з технічного розслідування	109
4.5	Форма Звіту технічного розслідування	111
4.6	Форма Висновку щодо класифікації транспортної події	114
4.7	Приклад звіту технічного розслідування транспортної події	115
4.8	Законодавчі та нормативно-правові акти з питань залізничного транспорту	168
4.9	Бібліографія	172

## ВСТУП

Людина, її життя і здоров'я, честь і гідність, недоторканність і безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю.

Головною метою суб'єктів господарювання і органів державного регулювання та контролю транспортної галузі є саме збереження здоров'я та життя людей через превентивне запобігання виникненню аварій і подій, а також створення систем і вжиття комплексних заходів, спрямованих на підвищення рівня безпеки на транспорті. Транспортна безпека спрямована як на безпечне перевезення пасажирів, так і на ефективну організацію перевезень вантажів та супутніх транспортних послуг.

Рівень безпеки на транспорті суттєво залежить від повноти розслідування та якості аналізу причин аварій і подій, що сталися, а також ефективності заходів щодо уникнення і недопущення їх повторень у майбутньому. Транспортна галузь стабільно розвивається, що створює виклик для невідкладного стратегічного розвитку системи безпеки на транспорті.

Провідне місце в запобіганні транспортним подіям і мінімізації ризиків на залізничному транспорті належить саме правовим заходам, що створюють своєрідне правове середовище функціонування та взаємодії всіх компонентів комплексу складної системи залізничного транспорту «людина – рухомий склад залізничного транспорту – шляхи сполучення – навколишнє природне середовище». Аварійність на залізничному транспорті – це якісний показник стану забезпечення безпеки учасників залізничного руху, рухомого складу, вантажів, шляхів сполучення та їх нормального функціонування, який характеризується сукупністю всіх аварій і нещасних випадків за певний проміжок часу на певній території (в абсолютних і відносних значеннях).

Отже, своєчасно визначити суб'єктивні та об'єктивні фактори, які детермінують аварійність, розробити (на підставі висновків технічних розслідувань) необхідні організаційно-правові заходи й забезпечити їх виконання означає суттєво знизити ступінь ризику загибелі людей чи отримання ними тілесних ушкоджень; запобігти псуванню однієї чи декількох одиниць рухомого складу; повному припиненню руху залізничного транспорту на час, що перевищує нормативний.

Становлення та розвиток України як демократичної держави, інтеграція її до світової та європейської структури, потребує переосмислення суті, місця та ролі державного управління за сучасних умов на підприємствах транспортно-дорожнього комплексу. Державна транспортна політика в галузі безпеки руху реалізується через законодавство України, нормативно-правову та нормативно-технічну базу, вдосконалення системи державного управління, управління державною власністю (об'єктами інфраструктури, підприємствами транспорту) та державне регулювання у сфері відносин і діяльності суб'єктів підприємництва.

За статистичними даними Укртрансбезпеки, порівняно з країнами Європейського Союзу Україна має надзвичайно низький рівень показників безпеки руху, що призводить до значних людських та економічних втрат.

### Загальний стан аварійності на залізничному транспорті за 2020 - 2023 рр.

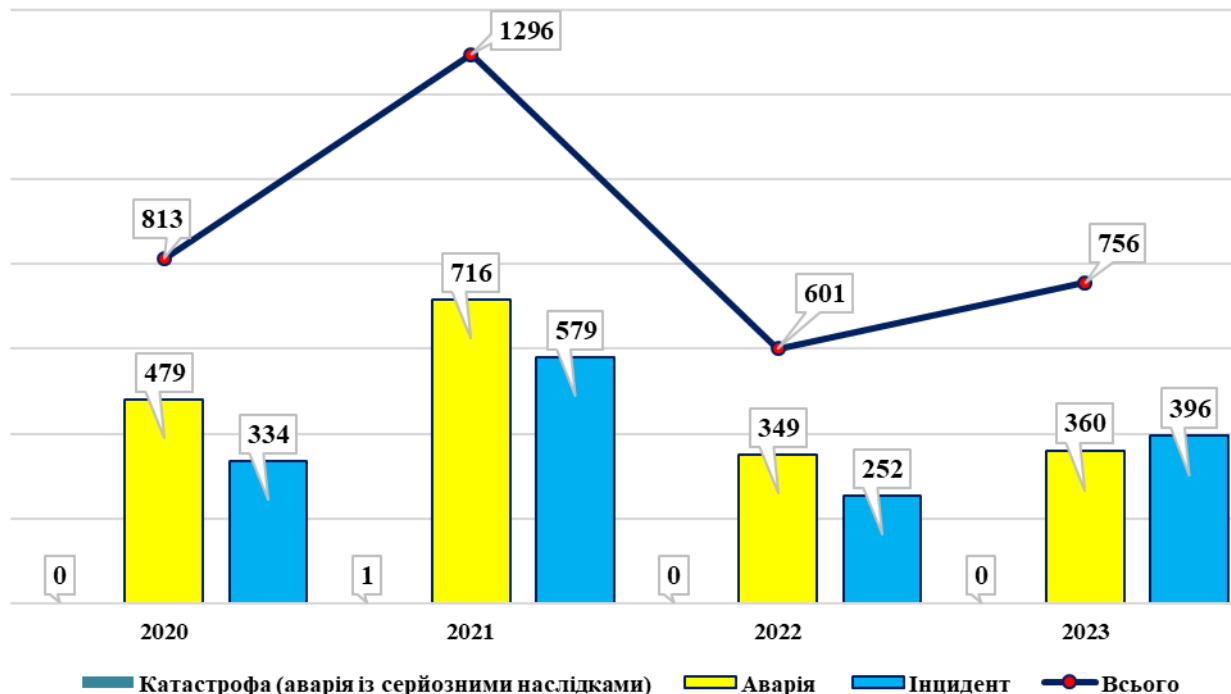


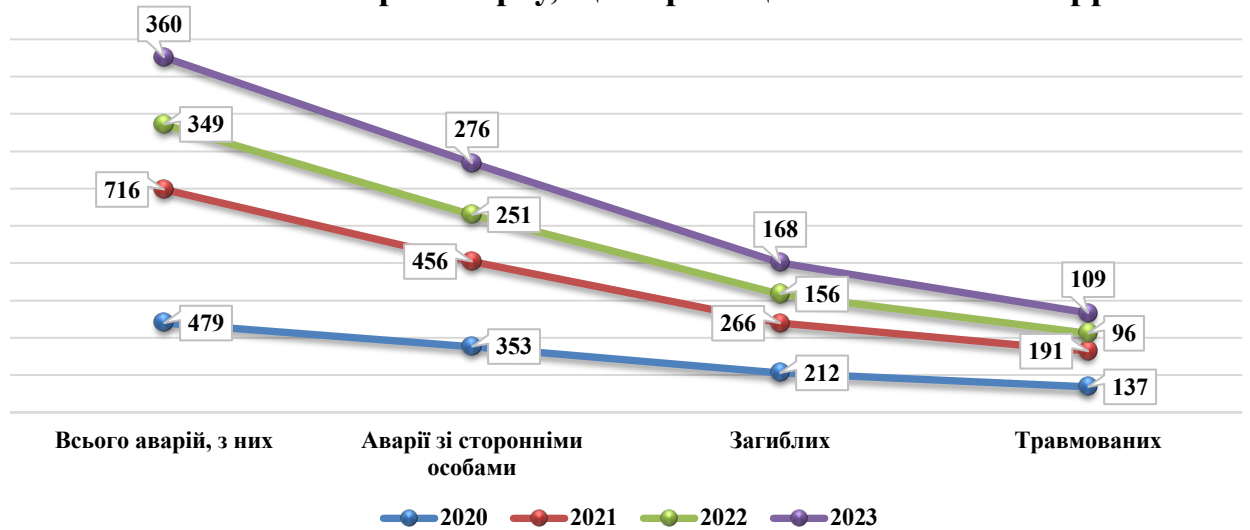
Рис. 1 Загальний стан аварійності на залізничному транспорті за 2020 - 2023 рр.

Велика кількість транспортних подій та постраждалих у них осіб значно впливає на економіку та сферу охорони здоров'я України. За розрахунками експертів Світового банку, соціально-економічні втрати України від дорожньо-транспортного травматизму оцінюються в 4,5 млрд доларів США на рік, включаючи матеріальні витрати, пов'язані з пошкодженням майна та зниженням продуктивності праці, людські втрати через серйозні травми або смерть унаслідок транспортних подій, а також втрати органів державної влади (поліції) у зв'язку з пошкодженням майна, недоотримані податки.

Серед основних причин травматизму та смерті людей в Україні внаслідок транспортних подій на залізничному транспорті згідно з аналітичними даними Укртрансбезпеки слід виділити травмування (загибель) людей, завдане рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, а саме:

- ходіння по коліях;
  - перетинання залізничних колій у невстановлених місцях;
- а також, під час:
- перебування у негабаритних місцях;
  - посадки та висадки з вагонів під час руху поїздів;
  - спроби пролізти під вагоном для переходу через залізничні колії;
  - інші причини.

## Аварії з особами, спричинені рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався за 2020-2023 рр.



*Рис. 2 Аварії з особами, спричинені рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався, за 2020 - 2023 роки*

Основними причинами високого рівня травматизму на залізничному транспорті є:

- недостатнє забезпечення огороження станцій з інтенсивним та швидкісним рухом;
  - недостатність надземних та підземних пішохідних переходів у містах, де залізничні колії роз'єднують райони населених пунктів і мають місце стихійні переходи через них громадян;
- з боку органів місцевого самоврядування:
- не вживаються дієві заходи щодо попередження випадків травматизму невиробничого характеру на залізничному транспорті;
  - не береться участь у розслідуванні випадків травматизму невиробничого характеру, спричиненого рухомим складом, що переміщався;
  - при затвердженні планів розбудови міст не враховується забезпечення будівництва мостів, тунелів через залізничні колії, що розділяють райони міста;
  - не вживаються заходи щодо спільного фінансування проєктів огороження станцій, що розділяють райони міста.

Серед основних причин настання транспортних подій в Україні, що призвели до сходження / зіткнення рухомого складу залізничного транспорту, аварії з небезпечними вантажами, порушення графіка руху поїздів, згідно з аналітичними даними за результатами технічних розслідувань проведених Укртрансбезпекою, слід виділити супутні причини, що сприяли настанню транспортних подій:

- фізичний знос рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту;

- порушення норм утримання та ремонту рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту суб'єктами господарювання;

- недотримання працівниками залізничного транспорту нормативно-правових актів з безпеки руху;

- недотримання та систематичне невиконання реалізації системи управління безпекою руху.

Транспортна сфера є джерелом підвищеної небезпеки, що вимагає від усіх її учасників, суб'єктів господарювання, органів місцевого самоврядування та контролюючих органів якісних і системних дій щодо забезпечення безпеки руху та контролю за її станом.

# 1. ІНФОРМУВАННЯ, ОБЛІК ТА ОПЕРАТИВНЕ РЕАГУВАННЯ НА ТРАНСПОРТНІ ПОДІЇ

## 1.1 Транспортні події на залізничному транспорті: класифікація та термінологія

Транспортні події під час руху поїздів та здійснення маневрових робіт, що загрожують безпеці руху, залежно від ознак класифікують як катастрофи (аварії із серйозними наслідками), аварії та інциденти згідно з додатком до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772. (далі - Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті)

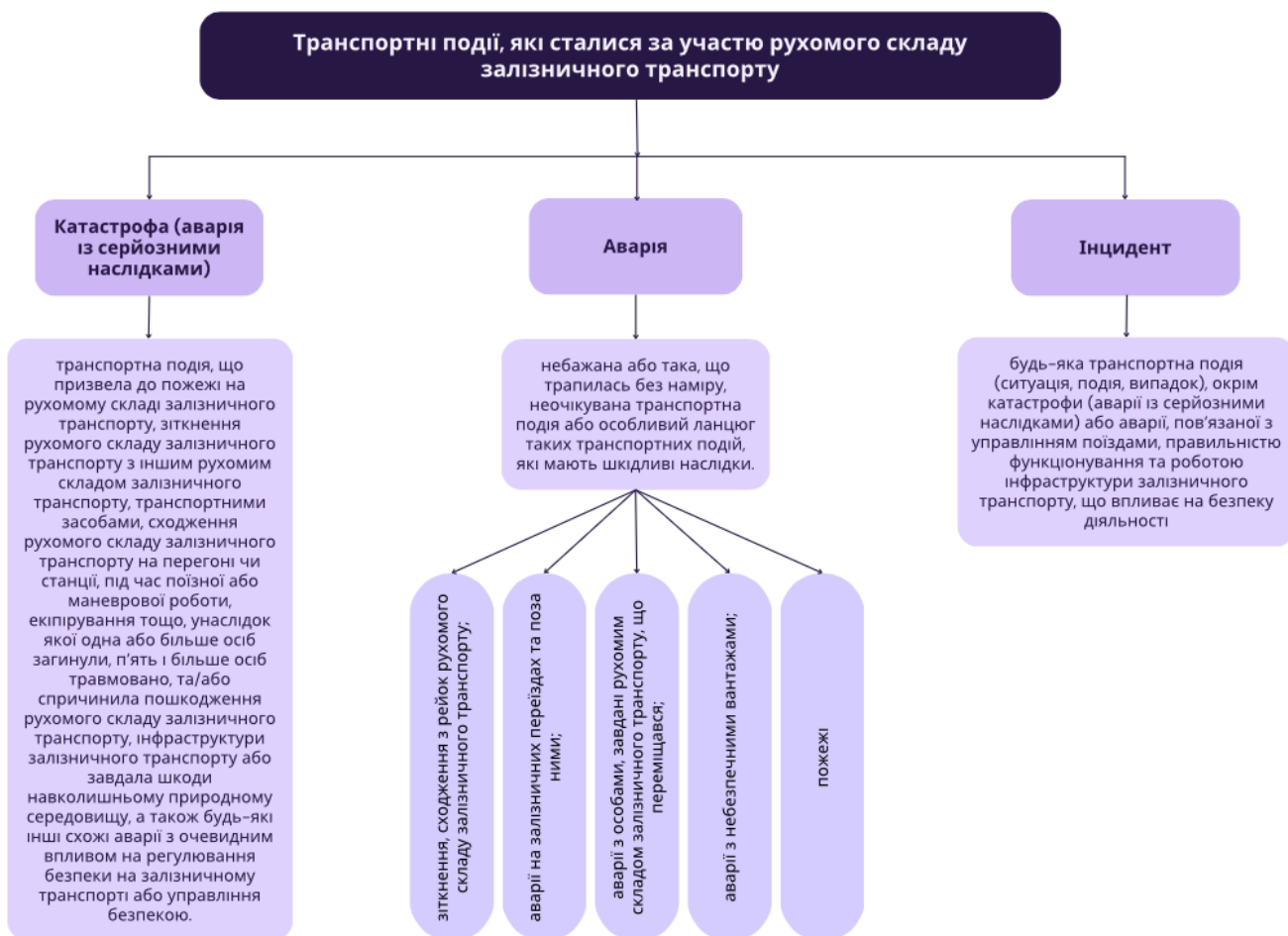


Рис. 3 Класифікація транспортних подій на залізничному транспорті

З метою забезпечення належного обліку транспортних подій на залізничному транспорті події класифікують за загальними ознаками залізничних транспортних подій, що виникли під час руху рухомого складу залізничного транспорту:

- загибель або травмування людей;
- пошкодження рухомого складу залізничного транспорту, технічних засобів;
- порушення графіка руху поїздів;
- завдання шкоди навколишньому природному середовищу.

Усі транспортні події під час обліку та класифікації розподіляють та обліковують згідно з додатком до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті.

## 1.2 Порядок інформування та передавання повідомлення про транспортні події на залізничному транспорті

Укртрансбезпека та її територіальні органи забезпечують цілодобове чергування з метою оперативного збирання інформації про транспортні події на залізничному транспорті.

Оперативне чергування здійснюється оперативними черговими апарату Укртрансбезпеки та її територіальних органів згідно з графіками (див. рис. 3), які складаються до 25 числа місяця, що передує звітному місяцю, за відповідними формами.

Оперативний черговий - відповідальна особа апарату Укртрансбезпеки або її територіального органу, на яку покладаються обов'язки щодо збирання та оброблення оперативної інформації про транспортні події та ведення обліку таких подій на залізничному транспорті.

**ЗАТВЕРДЖУЮ**  
**Начальник Відділу державного**  
**нагляду (контролю)**  
**Укртрансбезпеки у Вінницькій**  
**області**

\_\_\_\_\_ **Іван Іванов**  
 (підпис)

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ року

### Графік чергування працівників Відділу Укртрансбезпеки у Вінницькій області в період з 01 по 31 січня 2024 року

№ з/п	ШБ	Дні місяця																																
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31		
1	Корюх А. В.	■				■				■				■					■					■								■		
2	Сітко О. В.		■				■				■				■					■					■							■		
3	Бак В. М.			■				■				■				■					■					■						■		
4	Хвиля В. В.				■				■				■				■					■					■					■		

ШБ	Посада	Телефон (мобільний, стаціонарний)	Електронна адреса	Ознайомлений (підпис)
Корюх А. В.	Головний спеціаліст	085 228 33 22	ARCCream@dsbt.gov.ua	
Сітко О. В.	Головний спеціаліст	086 237 31 45	ARCCream@dsbt.gov.ua	
Бак В. М.	Головний спеціаліст	088 266 23 94	ARCCream@dsbt.gov.ua	
Андрійчук В. В.	Головний спеціаліст	087 245 67 89	ARCCream@dsbt.gov.ua	

**Начальник Відділу державного**  
**нагляду (контролю)**  
**у Вінницькій області**

\_\_\_\_\_

**Іван Іванов**

Рис. 4 Приклад: графік чергування посадових осіб територіального органу Укртрансбезпеки

Керівники суб'єктів господарювання або уповноважені ними особи при виникненні на залізничних коліях або із рухомим складом залізничного транспорту, інфраструктурою залізничного транспорту зазначених суб'єктів господарювання транспортних подій негайно, але не пізніше однієї години з моменту виникнення транспортної події, інформують про це оперативного чергового територіального органу Укртрансбезпеки за допомогою найбільш зручного та оперативного засобу зв'язку (телефон, факс, електронна пошта тощо).



Рис. 5 Схема інформування-резування на транспортні події на залізничному транспорті

У разі отримання інформації про настання транспортної події оперативний черговий апарату далі діє відповідно до Інструкції про порядок надання інформації в Міністерстві інфраструктури при виникненні надзвичайних ситуацій у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 26 березня 2012 року № 186, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 11 квітня 2012 року за № 541/20854.



**ЖУРНАЛ**  
**обліку катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та**  
**інцидентів на залізничному транспорті України**

Укртрансбезпека / Управління Укртрансбезпеки у (в) *Вінницькій області*

з/п	Дата і час		Місце настання події	Стислий опис обставин та причин події	Наслідки події	Прим
	настання події	надходження інформації про подію				
1	10.01.2019 9 10:18	10.01.2019 11:00	Регіональна філія «Південно-Західна залізниця», Жмеринська дирекція залізничних перевезень (ДН-3), перегін Комарівці – Сербинівці, 1159 км ПК8, Вінницька обл.	Вантажний поїзд № 2804 (електровоз ВЛ80К № 201) зупинився на 1159 км ПК8 через спрацювання гальм. При огляді поїзда машиністом (ТЧМ) виявлено у вагоні № 56454544 вирваний кінцевий кран. Об 11 год 27 хв поїзд відправився з перегону. Об 11 год 55 хв прибув на залізничну станцію Сербинівці для заміни кінцевого крана працівниками вагонного господарства. О 13 год 18 хв готовий до відправлення. О 13 год 36 хв, після пропуску пасажирського поїзда № 72, відправився із загальною затримкою на 3 год 06 хв	Інцидент 1-0-0	

*Рис. 6 Приклад заповнення журналу обліку катастроф (аварій із серйозними наслідками), аварій та інцидентів на залізничному транспорті України*

Повідомлення про транспортну подію оперативним черговим територіального органу Укртрансбезпеки оформлюється згідно з додатком 3 до Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 року № 433, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 року за № 1185/32637 (далі – Порядок технічного розслідування).

Журнал обліку ведеться за формою згідно з додатком 4 до Порядку технічного розслідування.

*Інформація про транспортну подію може бути уточнена, про що обов'язково сповіщається оперативний черговий Укртрансбезпеки.*



### **1.3 Складання, особливості заповнення та передавання повідомлення про транспортну подію на залізничному транспорті України**

Коректність, повнота і своєчасність заповнення та передавання первинного документа є запорукою якості та повноти складання подальших матеріалів. У цьому розділі детально розібрано всі аспекти заповнення повідомлення про транспортну подію.

Інформування про настання випадків транспортних подій на залізничному транспорті суб'єктами господарювання здійснюється незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності, діяльність яких пов'язана з перевезенням пасажирів, відправленням, перевезенням або одержанням вантажів залізничним транспортом, у власності або користуванні (оренді) якого перебуває інфраструктура залізничного транспорту та/або рухомий склад залізничного транспорту, відповідно до пункту 3 розділу II Порядку технічного розслідування.

При цьому відповідно до пунктів 1-3 розділу XII Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 року № 842, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 19 березня 2021 року за № 351/35973, відбувається наступне:



1. Підприємство у визначені законодавством строки готує та надає оперативну інформацію про транспортні події, які сталися з його рухомим складом та/або на об'єктах інфраструктури, що йому належать, Укртрансбезпеці, а також власникам рухомого складу, з яким сталася транспортна подія.

2. Оперативна інформація про транспортну подію має містити:

- дату (день, місяць, рік, а також годину і хвилини настання транспортної події);
- відомості про точне місце транспортної події;
- відомості про рухомий склад та інфраструктуру, на яких сталася транспортна подія;
- детальний опис транспортної події, а також інформацію щодо ліквідації наслідків та відновлювальних дій;
- відомості про травмованих або загиблих осіб;
- класифікацію транспортної події.

3. Підприємства надають Укртрансбезпеці оперативну інформацію про дорожньо-транспортні пригоди на залізничних переїздах і коліях поза

переїздами підприємств залізничного транспорту, оперативну інформацію про стан безпеки руху на залізничному транспорті підприємств залізничного транспорту, оперативну інформацію про результати внутрішнього аудиту на підприємстві щодо стану безпеки руху, інформацію про випадки незаконного втручання в діяльність залізничного транспорту, довідку про матеріальні збитки від транспортних подій на підприємствах залізничного транспорту.

З метою забезпечення належного інформування територіальних органів Укртрансбезпеки відповідно до вимог Порядку технічного розслідування, Акціонерним товариством «Українська залізниця» забезпечено оперативне інформування територіальних органів Укртрансбезпеки на офіційні адреси електронної пошти Укртрансбезпеки щодо настання випадків транспортних подій на залізничному транспорті.

Оперативний черговий територіального органу Укртрансбезпеки, з моменту отримання інформації про транспортну подію, негайно повідомляє оперативного чергового апарату Укртрансбезпеки про таку транспортну подію за допомогою засобів електронного зв'язку шляхом надсилання Повідомлення про транспортну подію, оформленого згідно з додатком 3 до Порядку технічного розслідування (приклад заповнення див. рис. 7).



**Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті**

## ПОВІДОМЛЕННЯ про транспортну подію

№ з/п	Відомості про транспортну подію	Заповнюється у разі надходження відомостей щодо випадку
1	Найменування суб'єкта господарювання	<i>АТ «Укрзалізниця»</i>
2	Попередня класифікація транспортної події (відповідно до пунктів та розділів додатка до <u>Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті</u> , затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772)	<i>Аварія</i>

3	Станція, перегін, кілометр, пікет	<i>ст. Нігин, Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця»</i>
4	Область, район, місто, селище	<i>Хмельницька обл., село Нігин</i>
5	Дата та час	<i>27.05.2017, 05 год 55 хв</i>
6	Відомості про рухомий склад залізничного транспорту (номер поїзда, сполучення, серія та номер локомотива тощо, прізвище, ім'я, по батькові машиніста, помічника машиніста, місце роботи)	<i>Маневровий локомотив ЧМЕЗт № 6926, машиніста Овсов О., помічника машиніста Сідоров К.; пасажирський поїзд № 139, сполученням Київ - Кам'янець-Подільський (локомотив 2М62-075Б/256Б), під керуванням локомотивної бригади виробничого підрозділу «Локомотивного депо Гречани»: машиніст Іванов І., помічник машиніста Іванов К.</i>
7	Відомості про колісний транспортний засіб (тип транспорту, реєстраційний номер транспортного засобу, номерний знак)	-
8	Відомості про водія колісного транспортного засобу (прізвище, ім'я, по батькові, рік народження, де і ким працює, де мешкає)	-
9	Стислий опис обставин та причин транспортної події	<i>По залізничній станції Нігин, при пропуску пасажирського поїзда № 139, сполученням Київ - Кам'янець-Подільський (локомотив 2М62-075Б/256Б), на стрілочному переводі № 5 I головної колії відбулося його зіткнення з маневровим складом (локомотив ЧМЕЗ № 6926), у складі 17 навантажених вагонів, який виїжджав з під'їзної колії ТОВ «Подільські Товтри»</i>
10	Категорія залізничного переїзду (з черговим чи без чергового, регульований чи не регульований тощо)	-
11	Справність роботи звукової та світлової сигналізації залізничного переїзду тощо	-
12	Відомості про вантаж (небезпечний вантаж)	-
13	Відомості про втрату вантажу (небезпечного вантажу)	-
14	Номер ООН та аварійної картки, клас безпеки небезпечного вантажу	-

15	Відомості про травмованих (загиблих) у транспортній події (прізвище, ім'я, по батькові, рік народження, до якого медичного закладу направлено тощо)	<i>Травмовано 11 осіб</i>
16	Відомості про пошкодження рухомого складу залізничного транспорту	<i>Внаслідок зіткнення відбувся схід поїзного локомотива 2М62у № 0075Б/0256Б пасажирського поїзда № 139, двох пасажирських вагонів № 03326147, № 03325792, маневрового локомотива ЧМЕ3т № 6926 та двох завантажених вагонів № 53578894, № 53565560</i>
17	Відомості про пошкодження інфраструктури залізничного транспорту (колій та інших споруд і пристроїв тощо)	-
18	Відомості про задіяні відбудовні засоби та аварійно-рятувальні служби	-

\_\_\_\_\_

(посада)

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(ініціал, прізвище)

Телефон +380775557777

*Рис. 7 Приклад заповнення Повідомлення про транспортну подію на залізничному транспорті України*

## ОСОБЛИВОСТІ заповнення Повідомлення:

№ графи Повідомлення	Коментарі щодо заповнення	Приклад
Графа 1 "Найменування суб'єкта господарювання"	зазначається назва суб'єкта господарювання, на залізничних коліях якого відбулася транспортна подія	АТ «Укрзалізниця»
Графа 2 "Попередня класифікація транспортної події"	за ознаками, відповідно до пунктів та розділів Додатка до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті	Аварія
Графа 3 "Станція, перегін, кілометр, пікет"	місце настання транспортної події: залізнична станція (якщо сталася у межах залізничної станції, чи під'їзні колії суб'єкта господарювання, що примикають до залізничної станції), залізничний перегін, кілометр та пікет (якщо подія сталася на коліях загального користування)	ст. Нігин, Регіональна філія «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця»
Графа 4 "Область, район, місто, селище"	зазначається адміністративно- територіальна одиниця України	Хмельницька обл., село Нігин
Графа 5 "Дата і час"	заповнюється виключно цифровим методом	27.05.2017, 05 год 55 хв
Графа 6 "Відомості про рухомий склад залізничного транспорту"	зазначається номер поїзда, сполучення, серія та номер локомотива тощо, прізвище, ім'я, по батькові машиніста, помічника машиніста, місце роботи	Маневровий локомотив ЧМЕЗТ № 6926, машиніста Овсов О., помічника машиніста Сідоров К.; пасажирський поїзд № 139, сполученням Київ – Кам'янець-Подільський (локомотив 2М62-075Б/256Б), під керуванням локомотивної бригади виробничого підрозділу «Локомотивного депо Гречани»: машиніст Іванов І., помічник машиніста Іванов К.

Графа 7 "Відомості про колісний транспортний засіб"

зазначаються відомості про колісний транспортний засіб (тип транспорту, реєстраційний номер транспортного засобу, номерний знак), у разі настання аварії на залізничному переїзді з вини суб'єкта господарювання залізничного транспорту тип транспортного засобу - автобус, вантажний автомобіль, легковий автомобіль, таксі тощо.

Mercedes-Benc-313DE, 2023 р. в., власником транспортного засобу є юридична чи фізична особа, яка визначається згідно системи "Шлях" (ТОВ "Ялтинське АТП-14555", АР Крим)

Графа 8 "Відомості про водія колісного транспортного засобу"

зазначається інформація про водіїв, які стали учасниками транспортної події, а саме: прізвище, ім'я, по батькові, рік народження, категорії транспортних засобів, на керування якими видано посвідчення водія, період керування транспортним засобом (час перебування за кермом), наявність алкогольного чи наркотичного сп'яніння

Петренко Петро Петрович, 1990 р.н., категорії («В1,В,С1,С,Е»), без ознак алкогольного чи наркотичного сп'яніння

Графа 9 "Стислий опис обставин та причин транспортної події"

формується опис обставин та причин настання транспортної події

Водій автомобіля виїхав на залізничні колії

Графа 10 "Категорія залізничного переїзду"

зазначається категорія залізничного переїзду, з черговим чи без чергового, регульований чи не регульований тощо

регульований, без чергового

Графа 11 "Справність роботи звукової та світлової сигналізації залізничного переїзду тощо"

зазначається справність роботи звукової та світлової сигналізації залізничного переїзду тощо

світлова та звукова сигналізація працювала

Графа 12 "Відомості про вантаж (небезпечний вантаж)"

зазначається відомості про вантаж (небезпечний вантаж) у рухомому складі залізничного транспорту, причетного до транспортної події

паливо Дизельне

Графа 13 "Відомості про втрату вантажу (небезпечного вантажу)"	значається відомості у кількісному вираженні втрати небезпечного вантажу	1400 кг
Графа 14 "Номер ООН та аварійної картки, клас небезпеки небезпечного вантажу"	значається номер ООН та аварійної картки, клас небезпеки небезпечного вантажу	ООН 1202, АК 315, клас небезпеки 3
Графа 15 "Відомості про травмованих (загиблих) у транспортній події"	вказується числовим виразом кількістю загиблих та травмованих осіб, в тому числі водіїв, пасажирів, пішоходів, та прізвисьце, ім'я, по батькові, рік народження, до якого медичного закладу направлено травмованих	Травмовано 1 особу, Петренко Петро Петрович, 1990 р.н., До Коцюбинської районної лікарні
Графа 16 "Відомості про пошкодження рухомого складу залізничного транспорту"	значається інформація про пошкодження рухомого складу залізничного транспорту з зазначенням номерів одиниць	напіввагон № 45626566 (пошкодження 2 колісної пари)
Графа 17 "Відомості про пошкодження інфраструктури залізничного транспорту"	значається інформація про пошкодження інфраструктури залізничного транспорту – колій, опор контактної мережі та інших споруд і пристроїв тощо	інфраструктуру не пошкоджено
Графа 18 "Відомості про задіяні відбудовні засоби та аварійно-рятувальні служби"	значається інформація щодо залучення відновних поїздів для ліквідації наслідків транспортної події	ВП № 255 Дарниця, ДСНС Полтава

Рис. 8 Схеми-алгоритм заповнення Повідомлення про транспортну подію на залізничному транспорті України

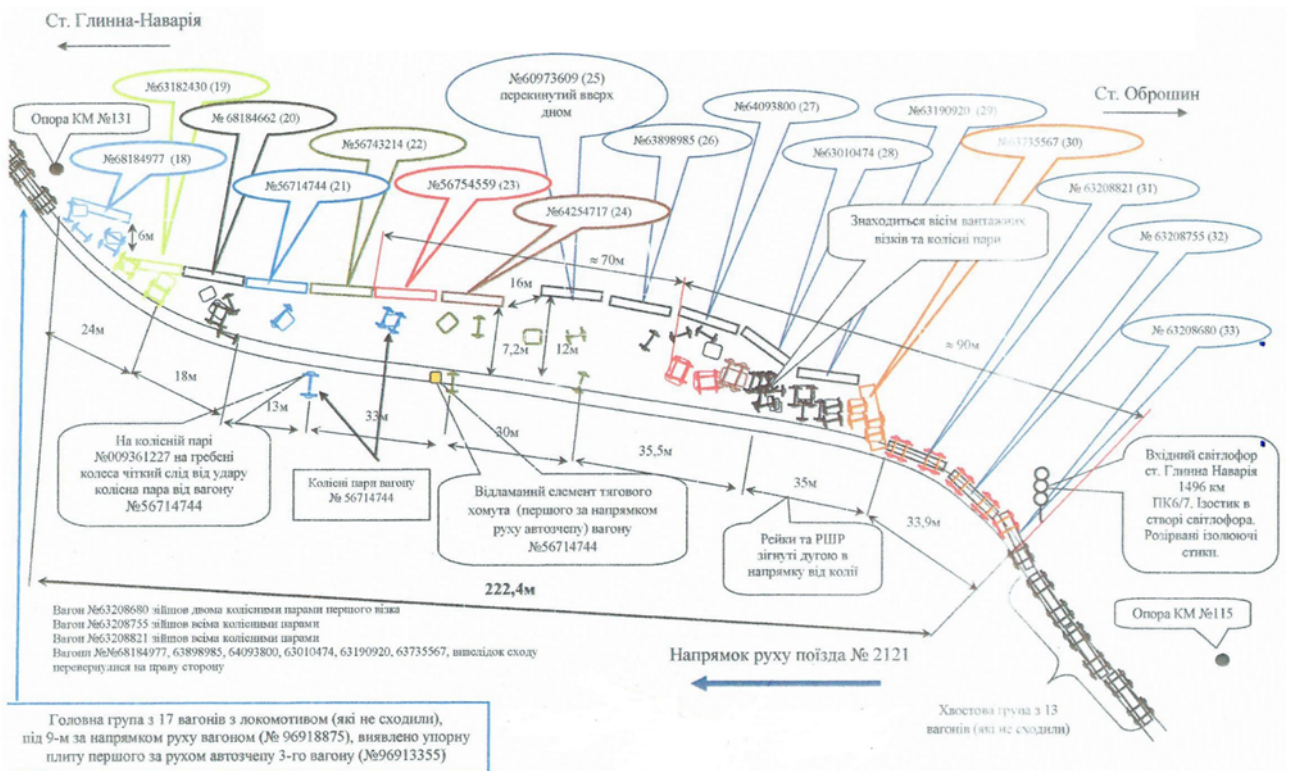
## **2. ОПЕРАТИВНЕ РЕАГУВАННЯ НА ТРАНСПОРТНІ ПОДІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ. ЗБИРАННЯ ТА ОБРОБЛЕННЯ ІНФОРМАЦІЇ.**

Наказом Укртрансбезпеки від 27 січня 2023 року № 59 (із змінами) передбачено оперативний виїзд державних службовців та працівників відповідного територіального органу Укртрансбезпеки на місце виникнення ДТП / настання події за участю транспортних засобів загального користування (автобуси, вантажні автомобілі, таксі, трамвайні вагони, тролейбуси, рухомий склад залізничного транспорту), в яких:

- **1 і більше осіб загинули та/або 3 і більше осіб отримали травми;**
- **3 і більше одиниць рухомого складу залізничного транспорту зазнали сходження з залізничних рейок, за винятком випадків травмування сторонніх осіб рухомим складом залізничного транспорту, що переміщався.**

Важливими операціями при проведенні технічних розслідувань є оперативне збирання та оброблення інформації щодо причин і обставин транспортних подій, які відображаються у чеклісті на місці транспортної події:

- фотофіксація місця та учасників транспортної події, пошкодження рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту (локомотивів, вантажних вагонів, пасажирських вагонів, контактної мережі, залізничної колії), дорожніх знаків, дорожньої розмітки (у разі аварії на залізничному переїзді), перешкоди штучного або природного характеру;
- фіксація роботи пристроїв сигналізації та зв'язку;
- вивчення слідів, інших об'єктів та предметів, що мають значення для аналізу транспортної події;
- опитування свідків транспортної події;
- встановлення відомостей про працівників залізничного транспорту, причетних до транспортної події;
- встановлення відомостей про постраждалих;
- складання схеми розміщення рухомого складу після зіткнення, сходження з залізничних рейок, деталей і вузлів рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, формування чекліста (див. рис. 9).



**Рис. 9** Приклад схеми розташування рухомого складу залізничного транспорту на місці транспортної події

Після прибуття на місце транспортної події інспектор повинен провести огляд та обстеження стану залізничної колії та рухомого складу залізничного транспорту. При цьому необхідно впевнитись у відсутності зламів залізничних рейок, деталей рухомого складу, падіння деталей рухомого складу на колію, розладів кріплення і розвалювання вантажу, накладення сторонніх предметів на колію, навмисних дій, спрямованих на пошкодження залізничної колії, рухомого складу, споруд і пристроїв залізниць тощо.

Під час огляду місця транспортної події здійснюється:

- фотофіксація загального вигляду місця транспортної події, пошкодженої ділянки колії та рухомого складу залізничного транспорту, окремих їх вузлів та деталей;
- фотофіксація предметів (у разі наявності);
- фотофіксація елементів та вузлів рухомого складу, що зазнав транспортної події;
- складання ескізів зламаних деталей із зазначенням дефектів, тріщин тощо;
- фотофіксація вагонів, завантаження яких не відповідає вимогам нормативних чи нормативно-правових актів;
- складання актів огляду, вимірювання параметрів рейкової колії, стрілочних переводів, вагонів, які зійшли з рейок, пристроїв та споруд, тягового рухомого складу тощо, із зазначенням відхилень від норм їх утримання та

пошкоджень, що утворились у результаті спрацювання механізму транспортної події;

- складання актів контрольної перевірки автогальм вагонів, які залишились (утримались) на залізничних рейках;
- складання актів технічного стану та роботи технічних засобів безпеки руху (сигналізації, централізації, блокування, радіозв'язку, автоматичної локомотивної сигналізації тощо), що мають стосунок до транспортної події;
- складання актів про пошкодження рухомого складу;
- копіювання натурального листа поїзда;
- копіювання швидкостемірної стрічки поїзда та результати її розшифрування (із зазначенням місця зберігання оригіналу);
- копіювання довідки про забезпечення поїзда автогальмами (форми ВУ- 45);
- копіювання попереджень про обмеження швидкості руху на ділянці, де відбулася транспортна подія;

На місці транспортної події інспектору Укртрансбезпеки потрібно заповнити Чекліст загальних питань щодо рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, що причетні до транспортної події (див. додатки 1 та 2).

Якісні фотоматеріали з місця транспортної події дають змогу додаткового вивчення та аналізу інформації. Під час фотофіксації місця транспортної події застосовується:

**орієнтувальне** фотографування (див. рис. 10), яке виконується з метою фіксації місця транспортної події одночасно з навколишніми об'єктами, щоб показати місцевість (ділянки залізничної колії, узбіччя, лісонасадження тощо), а також об'єкти, будівлі, що розміщені на ній (фотографування, як правило, виконується з великої відстані);

**оглядове** фотографування (див. рис. 11), яке фіксує місце пригоди та дає уявлення про обставини безпосередньо на місці виникнення транспортної події (фотографування, як правило виконується з декількох точок, з чотирьох боків);

**вузлове** фотографування, під час якого фіксуються конкретні ділянки місця пригоди, транспортні засоби, тіла загиблих, різноманітні сліди, дефекти дорожнього полотна, видимість при перетині залізничного переїзду, обочини, кювети, огороження, знаки;

**детальне** фотографування, яке застосовується для фіксації різноманітних слідів та незначних за розмірами предметів у великому масштабі.



*Рис. 10 Приклад орієнтувального фотографування місця транспортної події*



*Рис. 11 Схематичне зображення оглядового фотографування*

Зібрана інформація відображається у чеклісті згідно з формою, затвердженою наказом Укртрансбезпеки від 27 січня 2023 року № 59 «Про оперативні заходи реагування на дорожньо-транспортні пригоди, катастрофи, аварії та події на автомобільному, міському електричному (трамвай, тролейбус) та залізничному транспорті» (форма чекліста додається).

# 3. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПРОВЕДЕННЯ ТЕХНІЧНИХ РОЗСЛІДУВАНЬ ТРАНСПОРТНИХ ПОДІЙ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

## 3.1 Загальні положення

Організація та проведення технічних розслідувань транспортних подій на залізничному транспорті України є важливим процесом, спрямованим на встановлення причин і обставин транспортних подій що сталися за участю залізничного транспорту. Ця діяльність сприяє поліпшенню безпеки на залізничному транспорті, зменшенню кількості транспортних подій, а також вжиттю заходів для запобігання їм у майбутньому.

Організація технічних розслідувань транспортних подій здійснюється відповідно до законодавства України та міжнародних стандартів. Держава має встановлену процедуру, яка регламентує проведення технічних розслідувань, а також визначає відповідальні органи (зокрема Укртрансбезпеку) та їх повноваження.

Технічне розслідування транспортної події - система заходів із встановлення обставин та технічних і організаційних причин виникнення транспортної події шляхом збирання та аналізу інформації про транспортну подію, складання звіту технічного розслідування транспортної події.

Основна мета технічного розслідування транспортної події на залізничному транспорті полягає в установленні причин, обставин та факторів, що призвели до транспортної події, проведенні зовнішнього (незалежного від власників рухомого складу або інфраструктури залізничного транспорту) аналізу характеристик і технічного стану, а також дій працівників залізничного транспорту та інших учасників, причетних до настання транспортної події. Результати технічного розслідування допомагають виявити проблематику в системі безпеки рух, з'ясувати можливі помилки, порушення правил та недоліки, які призвели до транспортної події.

Результати технічних розслідувань транспортних подій на залізничному транспорті є підставою для розроблення рекомендацій з безпеки та заходів щодо подальшого поліпшення безпеки на залізничному транспорті.

*Правильно організовані та проведені технічні розслідування транспортних подій мають велике значення для забезпечення безпеки всіх суб'єктів господарювання, незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності, діяльність яких пов'язана з перевезенням пасажирів, відправленням, перевезенням або одержанням вантажів залізничним транспортом, у власності або користуванні (оренді) якого перебуває інфраструктура залізничного транспорту та/або рухомий склад*

## **залізничного транспорту, а також підвищення рівня транспортної безпеки в Україні.**

Технічне розслідування транспортних подій здійснюється відповідно до Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 р. № 433, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 р. за № 1185/32637.



Обов'язковому технічному розслідуванню підлягають транспортні події, класифіковані відповідно до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772, як катастрофа (аварія із серйозними наслідками).



Також технічному розслідуванню можуть підлягати аварії та інциденти, рішення про проведення технічного розслідування яких приймає Голова Укртрансбезпеки.

Під час прийняття рішення враховуються такі обставини:

- чи є транспортна подія частиною низки транспортних подій, які впливають на безпеку залізничного транспорту в цілому;
- звернення суб'єктів господарювання та/або Мінінфраструктури до Укртрансбезпеки щодо проведення технічного розслідування транспортної події;
- звернення громадян, травмованих у транспортній події, та/або близьких осіб громадян, що травмовані або загинули у транспортній події.

Проведення технічного розслідування транспортної події здійснюється комісією з технічного розслідування транспортної події (далі - комісія) у складі голови та членів комісії, яка утворюється наказом Укртрансбезпеки не пізніше ніж через 5 діб з моменту отримання повідомлення про транспортну подію або прийняття рішення щодо проведення технічного розслідування транспортної події (див. Додаток 3).

Для вирішення питань, що потребують спеціальних знань у відповідних галузях науки і техніки, до роботи комісії можуть залучатися вчені та фахівці підприємств, установ і організацій, спеціалісти центральних та місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування (за згодою їх керівників) (далі - експерти), які вводяться до складу комісії відповідним наказом Укртрансбезпеки.

Технічне розслідування транспортної події проводиться окремо від службового розслідування та є незалежним.

Після завершення проведення технічного розслідування транспортної події складається Звіт (див. Додаток 5) за формою, наведеною у додатку до Порядку технічного розслідування, який підписують голова та всі члени комісії.

Остаточний висновок щодо класифікації транспортної події (див. Додаток 6) приймає комісія, який підписують члени комісії та затверджує голова комісії за формою, наведеною у додатку до Порядку технічного розслідування, що додається до Звіту.

У разі незгоди зі змістом складеного Звіту член комісії підписує цей Звіт та письмово викладає окрему думку, яка додається до Звіту і є його невід'ємною частиною, про що зазначається у Звіті.

Збереження матеріалів технічного розслідування транспортної події забезпечує Укртрансбезпека.

Звіт має бути складений упродовж 60 днів, але не пізніше ніж через 12 місяців з дати, коли сталася транспортна подія.

Технічне розслідування транспортної події може бути поновлено за письмовим зверненням керівника суб'єкта господарювання або уповноваженої ним особи до Укртрансбезпеки та надання документів та/або матеріалів, що суттєво впливають на висновки щодо причин транспортної події та/або рекомендації з безпеки.

Рішення щодо поновлення технічного розслідування транспортної події приймає Голова Укртрансбезпеки.

Технічне розслідування транспортної події і виїзд на місце транспортної події є невід'ємною частиною один одного.

## **3.2 Права та обов'язки голови та членів комісії з технічного розслідування транспортної події на залізничному транспорті**

Комісія незалежна у проведенні технічного розслідування і користується правами, визначеними Порядком розслідування та іншими актами законодавства України.

Голова комісії є відповідальною посадовою особою, доручення якої відносно технічного розслідування підлягають обов'язковому виконанню всіма членами комісії.

### ***Голова комісії має право:***

- приймати рішення під час проведення технічного розслідування транспортної події з організаційних, методичних і практичних питань;
- розподіляти функції між членами комісії;
- давати обов'язкові до виконання доручення членам комісії;
- рекомендувати керівнику суб'єкта господарювання або уповноваженій ним особі вжиття термінових заходів щодо забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті, якщо це загрожує життю та здоров'ю людей, спричиняє небезпеку виникнення техногенних ситуацій і пожеж, необхідність у яких виникла в процесі технічного розслідування транспортної події;
- ініціювати проведення необхідних випробувань та досліджень для встановлення причин транспортної події;
- отримувати від посадових осіб суб'єкта господарювання необхідну інформацію і документи з питань, пов'язаних з проведенням технічного розслідування транспортної події, надсилати необхідні запити;
- одержувати усні та письмові пояснення, опитувати свідків та інших осіб, причетних до транспортної події;
- ініціювати залучення до роботи комісії експертів для розв'язання конкретних завдань, що потребують знань у відповідних галузях науки і техніки;
- установлювати розпорядок роботи комісії відповідно до законодавства України.

### ***Голова комісії зобов'язаний:***

- проводити організаційне засідання комісії (за потреби провести фіксацію засідання технічними засобами), на якому доводити до відома наказ про призначення членів комісії, розробляти та затверджувати план роботи комісії (див. Додаток 3), заслуховувати обставини транспортної події, а також інформацію щодо первинних дій на місці транспортної події і виконаної роботи;
- проводити засідання комісії, на якому ознайомлювати членів комісії з наявною інформацією щодо транспортної події;
- координувати та контролювати дії всіх членів комісії;
- забезпечувати оформлення та підписання членами комісії Звіту;

- дотримуватись вимог законодавства України про інформацію щодо захисту персональних даних потерпілих осіб під час технічного розслідування транспортної події.

***Голова комісії відповідає згідно із законодавством за:***

- неналежну організацію проведення технічного розслідування транспортної події;
- проведення технічного розслідування транспортної події з порушенням установлених строків;
- неналежне оформлення звіту та висновку щодо класифікації транспортної події;
- прийняття необґрунтованих рішень з питань технічного розслідування транспортної події або наданих рекомендацій з безпеки;
- розголошення інформації, отриманої під час проведення технічного розслідування транспортної події.

***Члени комісії мають право:***

- ознайомлюватися з усіма матеріалами, що стосуються технічного розслідування транспортної події;
- одержувати усні та письмові пояснення, опитувати свідків та інших осіб, причетних до транспортної події;
- надавати пропозиції під час обговорення питань, пов'язаних з технічним розслідуванням транспортної події, та викладати окрему думку з усіх спірних питань;
- вносити пропозиції щодо поліпшення роботи комісії.

***Члени комісії зобов'язані:***

- виконувати доручення голови комісії;
- всебічно, повно та об'єктивно проводити технічне розслідування транспортної події, узгоджуючи свої дії з головою комісії;
- після закінчення роботи комісії підписати звіт.

***Члени комісії відповідають згідно із законодавством за:***

- несвоєчасне та неналежне виконання доручень голови комісії;
- неналежне оформлення звіту та висновку щодо класифікації транспортної події;
- розголошення інформації, отриманої під час технічного розслідування транспортної події.

### **3.3 Основні завдання при проведенні аналізу причин та обставин транспортної події**

*Основними завданнями аналізу технічної складової при проведенні технічного розслідування є:*

- аналіз технічного стану елементів інженерного обладнання верхньої та нижньої будов залізничної колії;
- аналіз технічного стану ходових частин та конструкцій рухомого складу залізничного транспорту;
- аналіз технічного стану вузлів (конструкцій) рухомого складу, а також верхньої та нижньої будов колії при втраті надійності (міцності, жорсткості, стійкості) їх окремих елементів;
- аналіз технічного стану елементів пристроїв автоматики, телемеханіки, зв'язку та електропостачання залізниць, з метою встановлення відповідності технічного стану досліджуваних об'єктів вимогам нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України.

*Основними завданнями аналізу складової обставин транспортної події при проведенні технічного розслідування є:*

- аналіз обставин транспортної події при “класичному” сходженні із залізничних рейок рухомого складу (дослідження взаємодії колії та рухомого складу; дослідження режиму ведення поїзда; дослідження фактичних дій учасників транспортної події та встановлення відповідності цих дій вимогам нормативних документів);
- аналіз обставин транспортної події при зіткненнях рухомого складу залізничного транспорту, наїздах на нерухомі перешкоди та людей (дослідження процесів взаємодії транспортних засобів під час зіткнення; визначення швидкостей зіткнення; дослідження фактичних дій учасників транспортної події та встановлення відповідності цих дій вимогам нормативно-правових актів і документів);
- аналіз обставин транспортної події при втраті міцності елементів верхньої будови колії, ходових частин та конструкцій рухомого складу (дослідження процесів взаємодії колії та рухомого складу; дослідження дій учасників транспортної події та встановлення відповідності цих дій вимогам нормативно-правових актів і документів);
- аналіз обставин транспортної події при відмові механізму керування процесами перевезень (дослідження фактичних дій учасників транспортної події та встановлення відповідності цих дій вимогам нормативних документів);
- аналіз обставин транспортної події при відмові пристроїв автоматики, телемеханіки, зв'язку та електропостачання (дослідження дій учасників транспортної події та встановлення відповідності цих дій вимогам нормативних документів);
- аналіз обставин транспортної події при втраті стійкості рейко-шпальної решітки, стихійних лихах тощо (дослідження процесів, що пов'язані з

виникненням критичних внутрішніх (температурних) та зовнішніх сил, при яких відбувається поперечний до осі колії зсув рейко-шпальної решітки;

- аналіз взаємодії шпальної основи з баластом;
- аналіз фактичних дій учасників транспортної події та встановлення відповідності цих дій вимогам нормативно-правових актів).

Аналіз реалізованого механізму транспортної події з метою встановлення безпосередньої технічної причини транспортної події та можливості запобігання таким транспортним подіям у майбутньому.

При проведенні технічного розслідування повинно бути досліджено питання технічного стану рухомого складу залізничного транспорту, елементів верхньої та нижньої будов колії, пристроїв сигналізації, централізації, блокування тощо, а також дій учасників транспортної події та обставини транспортної події.

### **3.4 Перелік питань, на які потрібно орієнтуватися інспектору під час проведення технічного розслідування транспортної події**

З метою визначення першопричин (основних причин) транспортних подій застосовується аналіз кореневих причин (Root Cause Analysis) - метод вирішення проблем, який використовується для виявлення першопричин несправностей або проблем під час аналізу аварій (наприклад, в авіації, залізничному транспорті або атомних станціях).

Аналіз кореневих причин (Root Cause Analysis) є формою дедуктивного висновку, оскільки вимагає розуміння основних причинно-наслідкових механізмів потенційних першопричин і проблеми.

Підхід “п’ять чому” (The Five Whys) - це процес постановки запитань з метою вивчення природи та причини проблеми, який передбачає багаторазову постановку запитань з метою з’ясування першопричини проблеми.

Це один з найпростіших інструментів фасилітації, який використовується, коли проблеми мають компонент людської взаємодії.

Порядок використання цієї техніки:

Крок 1. Запишіть проблему на фліпчарті або дошці.

Крок 2. Запитайте: «Чому, на вашу думку, виникає ця проблема?» і запишіть ідею під проблемою.

Крок 3. Знову запитайте: «Чому?» - і запишіть цю ідею під першою ідеєю.

Продовжуйте виконувати крок 3, доки не переконаєтеся, що фактична першопричина виявлена. Для цього може знадобитися більше або менше п’яти запитань: саме тому метод називається “п’ять чому”, оскільки часто потрібно саме стільки запитань, щоб виявити першопричину.

***При аналізі технічної складової транспортної події потрібно орієнтуватися на такі питання:***

У якому технічному стані були елементи верхньої (нижньої) будови колії на n-му пікеті n-го кілометра перегону А-В у момент сходження з залізничних рейок рухомого складу і чи відповідав цей стан вимогам нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України (якщо технічний стан не відповідав вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

У якому технічному стані були елементи ходових частин і конструкцій рухомого складу залізничного транспорту, який мав сходження із залізничних рейок, і чи відповідав цей стан вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України (якщо технічний стан не відповідав вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

У якому технічному стані була гальмівна система рухомого складу і чи відповідав цей стан вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України (якщо технічний стан

не відповідав вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

У якому технічному стані була система сигналізації, централізації та блокування (або її окремі елементи) на станції А (на перегоні А-В) і чи відповідав цей стан вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України (якщо технічний стан не відповідав вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

У якому технічному стані була система попередження зіткнень на залізничному переїзді і чи відповідав цей стан вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України (якщо технічний стан системи не відповідав вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

Чи відповідало розташування та облаштування залізничного переїзду вимогам нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України (якщо ні, то у чому саме ця невідповідність проявилась)?

***При аналізі складової обставин транспортної події потрібно орієнтуватися на такі питання:***

Якими положеннями нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, повинні були керуватися працівники залізничного транспорту, причетні до транспортної події, при формуванні поїзда, у якому відбулося сходження з рейок рухомого складу?

Чи мала місце невідповідність дій працівників залізничного транспорту, причетних до транспортної події, вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, при формуванні поїзда, у якому відбулося сходження з рейок рухомого складу (якщо мала, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

Якими положеннями нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, повинні були керуватися члени локомотивної бригади до сходження із залізничних рейок (зіткнення, наїзду), у момент сходження із залізничних рейок (зіткнення, наїзду) та після сходження із залізничних рейок (зіткнення, наїзду) рухомого складу?

Чи мала місце невідповідність дій членів локомотивної бригади вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, при веденні поїзда, в якому відбулося сходження із залізничних рейок рухомого складу (зіткнення, наїзд) (якщо мала, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

Якими положеннями нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, повинні були керуватися посадові особи господарства перевезень у процесі виконання поїзної (маневрової) роботи?

Чи мала місце невідповідність дій посадових осіб господарства перевезень вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на

залізничному транспорті України, у процесі виконання поїзної (маневрової) роботи (якщо мала, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

Якими положеннями нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, повинні були керуватися посадові особи колійного господарства у процесі технічного утримання (ремонту) залізничної колії на n-му пікеті n-го кілометра перегону А-В?

Чи мала місце невідповідність дій посадових осіб колійного господарства вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, у процесі технічного утримання (ремонту) залізничної колії на n-му пікеті n-го кілометра перегону А-В (якщо мала, то у чому саме ця невідповідність полягає)?

Якими положеннями нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, повинні були керуватися посадові особи локомотивного (вагонного) господарства у процесі технічного утримання (ремонту) рухомого складу?

Чи мала місце невідповідність дій посадових осіб локомотивного (вагонного) господарства вимогам нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, в процесі технічного утримання (ремонту) рухомого складу (якщо мала, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

Якими положеннями нормативно-правових актів та нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, повинні були керуватися посадові особи господарства сигналізації, централізації та блокування у процесі технічного утримання (ремонту) системи попередження зіткнень на залізничному переїзді?

Чи мала місце невідповідність дій посадових осіб господарства сигналізації, централізації та блокування вимогам нормативних документів, що діють на залізничному транспорті України, у процесі технічного утримання (ремонту) системи попередження зіткнень на залізничному переїзді (якщо мала, то у чому саме полягає ця невідповідність)?

Яка безпосередня технічна причина сходження з залізничних рейок (зіткнення, наїзду) рухомого складу (вказати кількість вагонів, що зійшли, номер поїзда, місце та час сходження, зіткнення, наїзду)?

Яка послідовність проміжних технічних причин, що призвели до формування безпосередньої технічної причини сходження з залізничних рейок (зіткнення, наїзду) рухомого складу?

Чи можливо було з технічної точки зору запобігти транспортній події?

### **3.5 Орієнтовний перелік матеріалів та документів необхідних інспектору під час проведення технічного розслідування транспортної події**

*Під час проведення технічних розслідувань інспектору необхідно мати такі матеріали та документи (орієнтовний перелік, що змінюється залежно від обставин транспортної події):*

- фотоматеріали загального вигляду місця транспортної події, пошкодженої ділянки колії і рухомого складу, окремих їх вузлів та деталей;
- фотоматеріали сторонніх предметів;
- ескізи зламаних деталей із зазначенням дефектів, тріщин тощо;
- фотоматеріали вагонів, завантаження яких не відповідає вимогам нормативних документів;
- акти огляду та вимірювання параметрів рейкової колії, стрілочних переводів, вагонів, які зійшли з рейок, пристроїв та споруд, тягового рухомого складу тощо із зазначенням відхилень від норм їх утримання та пошкоджень, що утворились у результаті спрацювання механізму транспортної події;
- акти контрольної перевірки автогальм вагонів, які залишились (утримались) на рейках;
- акти технічного стану та роботи технічних засобів безпеки руху (сигналізації, централізації, блокування, радіозв'язку, автоматичної локомотивної сигналізації тощо), що мають стосунок до транспортної події;
- акти про пошкодження рухомого складу;
- натурний лист поїзда;
- швидкостемірна стрічка поїзда та результати її розшифрування (із зазначенням місця зберігання оригіналу);
- довідка про забезпечення поїзда автогальмами (форми ВУ- 45);
- документ “Попередження про обмеження швидкості руху на ділянці”, де відбулася транспортна подія;
- результати розрахунків та експериментів, виконані під час службового розслідування; технічні висновки спеціалістів (науковців);
- фрагменти графіка виконаного руху поїздів на ділянці, де відбулася транспортна подія; журнали диспетчерських розпоряджень;
- журнали огляду рейкової колії та стрілочних переводів, що стосуються транспортної події (журнали форми ВУ-100, ДУ-2 (ДУ-3), ДУ-46, ТУ-152);
- план та профіль залізничної ділянки, на якій відбулася транспортна подія;
- довідка про результати останньої перевірки параметрів технічного стану рейкової колії колієвимірювальними та дефектоскопними засобами, книги запису результатів перевірки колії, споруд, пристроїв, стрілочних переводів форми ПУ-28, ПУ-29;
- накладні дорожні відомості (у випадку транспортної події з вантажними поїздами);
- довідка з найближчої метеостанції;

- довідка про пошкодження вантажів;
- довідка про матеріальний збиток, який утворився у результаті пошкодження елементів верхньої та нижньої будов колії, рухомого складу, пристроїв сигналізації, централізації та блокування, контактної мережі, втрати та пошкодження вантажів, а також витрат, пов'язаних з ліквідацією наслідків транспортної події;
- пояснення посадових осіб / учасників транспортної події, відомості про перебування їх на роботі та про час їх відпочинку перед роботою;
- результати останніх іспитів на знання посадових інструкцій і нормативних документів, медичні огляди;
- записи архіваторів переговорів посадових осіб за час розвитку транспортної події;
- акти службового розслідування;
- технічний висновок про причини транспортної події (якщо відносно такої транспортної події проводилося службове розслідування);
- пояснення свідків, постраждалих;
- висновки експертів інших спеціальностей.

### 3.6 Основні види та механізми сходження колісних пар із залізничних рейок

На основі досвіду наукових та практичних робіт по розслідуванню випадків сходження рухомого складу залізничного транспорту, можна виділити основні види і механізми сходження коліс з рейок [1].

**Вид 1.** Сходження через розпирання колії (відтиснення гребнем головки однієї рейки за рахунок її пружного нахилу і провал колеса всередину колії з іншої рейки).

Такий вид сходження коліс у сучасних умовах найбільш поширений на ділянках із дерев'яними шпалами і типовим костильним скріпленням ДО. На ділянках із залізобетонними шпалами і скріпленням КБ та іншими видами скріплень нахил рейки за рахунок відриву внутрішньої кромки підошви від підкладок неможливий. Розпирання колії з перекочуванням гребня колеса через головку рейки можна розділити на 3 етапи.

На першому етапі стається нахил рейки одним колесом колісної пари, збільшення ширини колії до критичної для сходження (скокування) з рейок другого колеса (див. рис. 12). У цей момент друге колесо перебуває на грані провалу і рейка під цим колесом має нормальний нахил (відтиснення головки відсутнє).

Скочення (провалювання) колеса усередину колії можливе, якщо відстань між внутрішніми (робочими) гранями головки рейок на рівні 13 мм нижче поверхні кочення і перевищить величину  $A$ , яка обчислюється за формулою:

$$A = A_{гр}^{min} + A_{нас}^{min} + A_{об}^{min}$$

де  $A_{гр}^{min}$  – мінімальна (допустима) товщина гребня, мм;

$A_{нас}^{min}$  – мінімальна відстань між внутрішніми гранями колісної пари, мм;

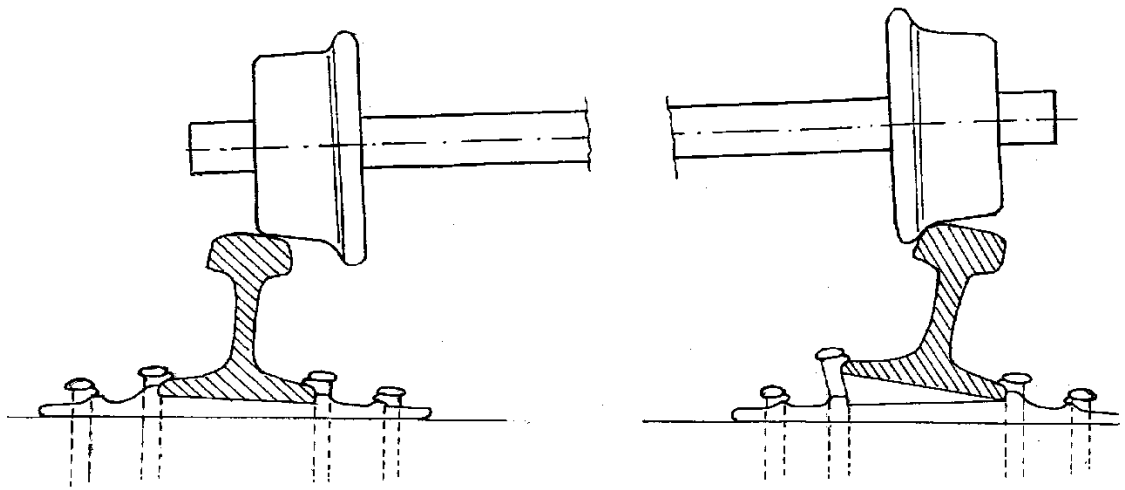
$A_{об}^{min}$  – мінімальна ширина ободу колеса, мм.

За сучасними нормативами

$$A = 25 + 1437 + 127 = 1589 \text{ мм.}$$

Розширення колії в сучасних умовах практично не відбувається через важкий тип рейок.

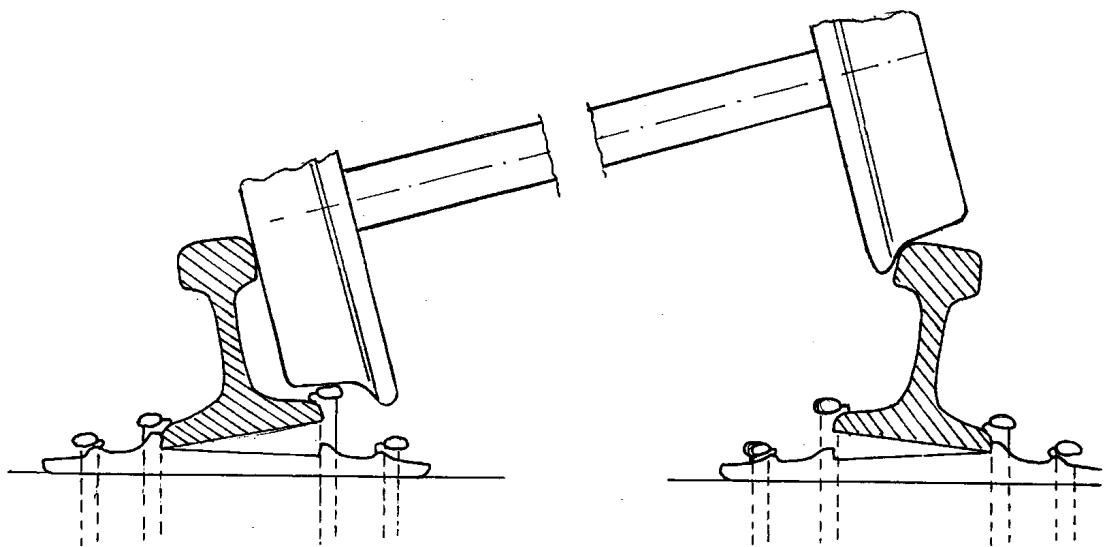
Слід враховувати, що при тривалому (більше 3 хвилин) гальмуванні відстань між внутрішніми гранями коліс  $A_{нас}^{min}$ , через нагрівання, може зменшуватися від 9 мм до 10 мм, а при екстремому гальмуванні – від 4 мм до 6 мм. Слід зазначити, що після тривалого гальмування час охолодження колеса до нормальних температур може становити десятки хвилин, що знижує безпеку руху рухомого складу, особливо при русі по стрілочних переводах і при розпиранні колії.



*Рис. 12 Положення колісної пари перед сходженням (провалюванням) всередину колії*

Другий етап – сходження другого колеса з головки рейки та провалювання його всередину колії (див. рис. 13). У цей момент друге колесо вже провалилося і своєю тильною стороною відтискає головку другої рейки, нахилиючи її з відривом внутрішньої кромки підшви від підкладок. Після провалу праве колесо тильною стороною ободу нахилиє і зменшує навантаження на праву рейку. При цьому нахил правої рейки дещо зменшується. Провалене ліве колесо, при подальшому коченні тильною стороною ободу, сточує нижню частину бокової робочої грані головки рейки. Найчастіше це відбувається на внутрішній рейковій нитці кривих. Початок такого сточування і є незаперечним доказом початку сходження колеса через розпирання колії понад допустимими боковими силами, на що необхідно звернути першочергову увагу при технічному розслідуванні причин сходження рухомого складу в поїздах.

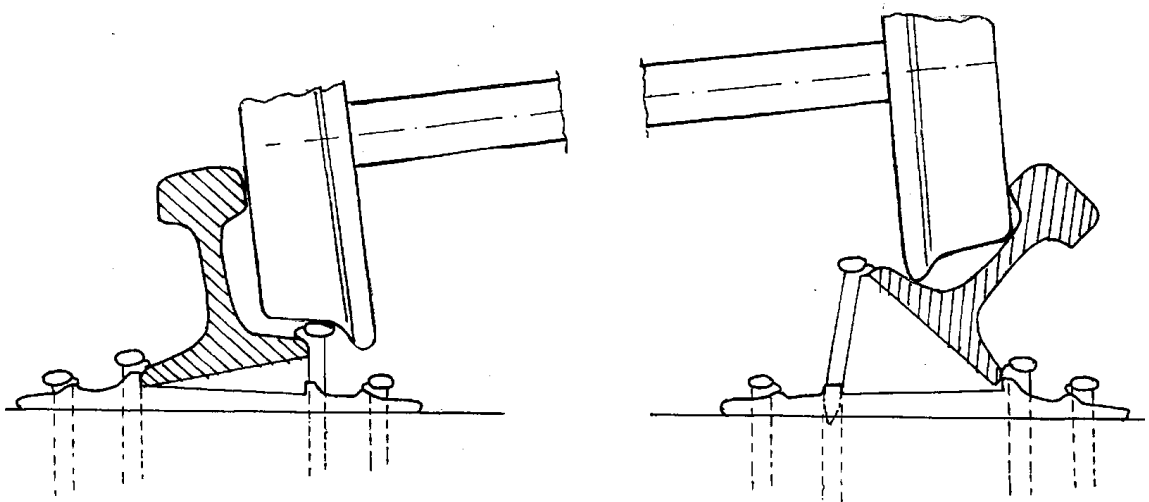
У цей момент обидві рейки нахилені при сходженні тільки одного колеса.



*Рис. 13 Положення колісної пари після провалу лівого колеса через розпирання колії*

Третій етап – перекочування гребня першого колеса через головку рейки або нахил рейки першим колесом та рух гребня цього колеса по шийці нахиленої (розкантированої) рейки (див. рис. 14).

**Вид 2.** Сходження через витискання екіпажу (вкочування гребня колеса на головку рейки з наступним провалом другого колеса цієї ж колісної пари всередину колії).



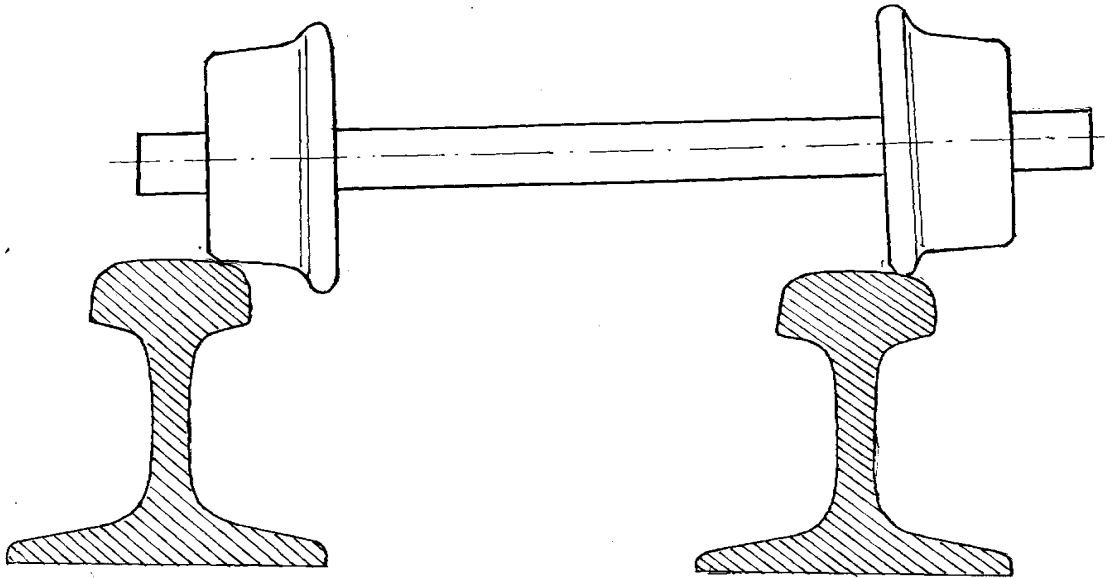
*Рис. 14 Положення колісної пари при сходженні з рейок обох коліс після розпирання колії*

Вкочування гребня колеса на головку рейки – це явище, при якому стається раптовий перехід колісної пари із стану стійкого руху по рейковій колії у стан нестійкого руху. Під час руху у такому стані вкочений на головку рейки гребінь, при певних умовах, може повернутися у своє початкове положення і в такому випадку сходження не відбувається.

Сходження з рейок через вкочування гребня колеса на головку рейки (див. рис. 15) можна також розділити на три етапи. На першому етапі відбувається вкочування гребня колеса на головку рейки. На другому етапі – рух гребня по головці рейки, на третьому етапі – скочування гребня колеса з неробочої грані головки рейки.

Такий вид сходження найбільш імовірний під порожніми вагонами при наявності бокового зносу головки рейки. Порівняння фактичних профілів головки рейок показало, що цілком збіжних профілів поверхні кочення зношених коліс і головок рейок не буває. Знос кожної рейки як за величиною, так і за формою індивідуальний. Це визначається різноманітністю контактування нових і зношених коліс з новими і зношеними рейками з урахуванням фактичного їх статичного і динамічного нахилу, а також підвищенням

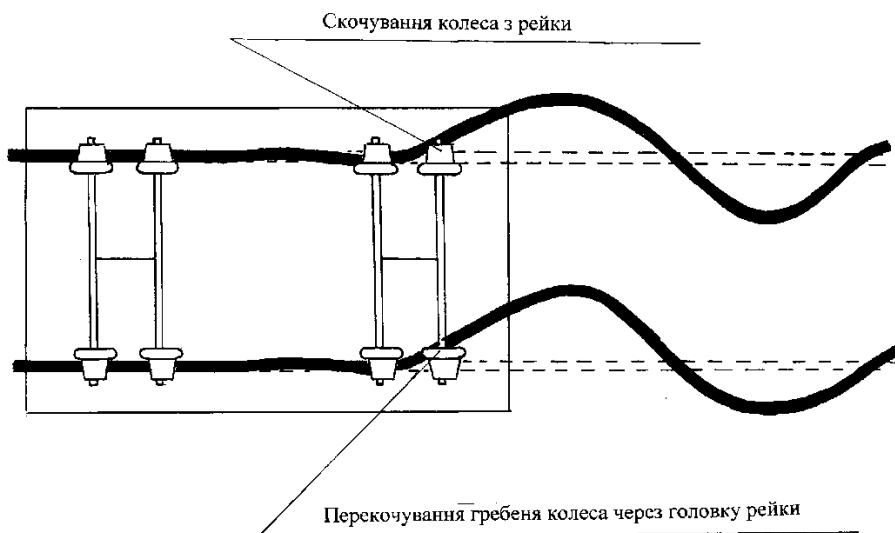
зовнішньої рейки і швидкостями руху. Боковий знос рейки у таких випадках може бути тільки супутньою причиною сходження.



*Рис. 15 Положення коліс при викочуванні гребня на головку рейки*

**Вид 3.** Сходження через неприпустиме горизонтальне поперечне скривлення (зсув) колійної решітки колесами несправного візка при гальмуванні поїзда або через її температурний викид.

При цьому майже одночасно відбувається перекочування гребня одного колеса через головку скривленої рейки і скочування всередину колії другого колеса цієї ж колійної пари (див. рис. 16).



*Рис. 16 Схема сходження через неприпустиме викривлення колійної решітки*

Такий вид сходження найбільш характерний для випадків наїзду локомотива на місце неприпустимого горизонтального викривлення колії

внаслідок температурного її викиду, а також для випадків горизонтального поперечного зсуву рейко-шпальної решітки візком екіпажу при гальмуванні поїзда.

**Вид 4.** Сходження через вкочування між рамною рейкою і вістряком підрізаного гребня несправного візка (див. рис. 17).

Найбільш типовим варіантом створення аварійної ситуації в зоні вхідного стрілочного перевалу є некваліфіковане гальмування поїзда повної довжини, який приймається на бічну колію станції, розташованої наприкінці затяжного спуску. У таких випадках при підході до станції швидкість поїзда висока. Спочатку машиніст знижує швидкість поїзним гальмом, щоб в'їхати на стрілочний перевід (боковий напрямок) без перевищення допустимої швидкості. Далі, щоб не проїхати вихідний червоний сигнал і щоб не зупинити поїзд достроково, коли хвостовий вагон може виявитися за граничним стовпчиком вхідної стрілки, у переважній більшості випадків машиністи використовують локомотивне гальмо, в тому числі й на шостій позиції, коли гальмова стискаюча сила в автозчепі, що з'єднує зі складом 2-секційний локомотив по 6 осей в секції, при  $P_{cm} > 23$  т/вісь, може перевищувати 50 т, що неприпустимо. Іноді в таких випадках недосвідчені, або які розгубилися, машиністи застосовують повне технічне гальмування. В усіх перерахованих випадках, у середній частині поїзда, в тому числі і в другій його половині, виникають підвищені подовжні стискаючі сили  $P$  в автозчепках, обумовлені кінетичною енергією незагальмованих хвостових вагонів, що накочуються.

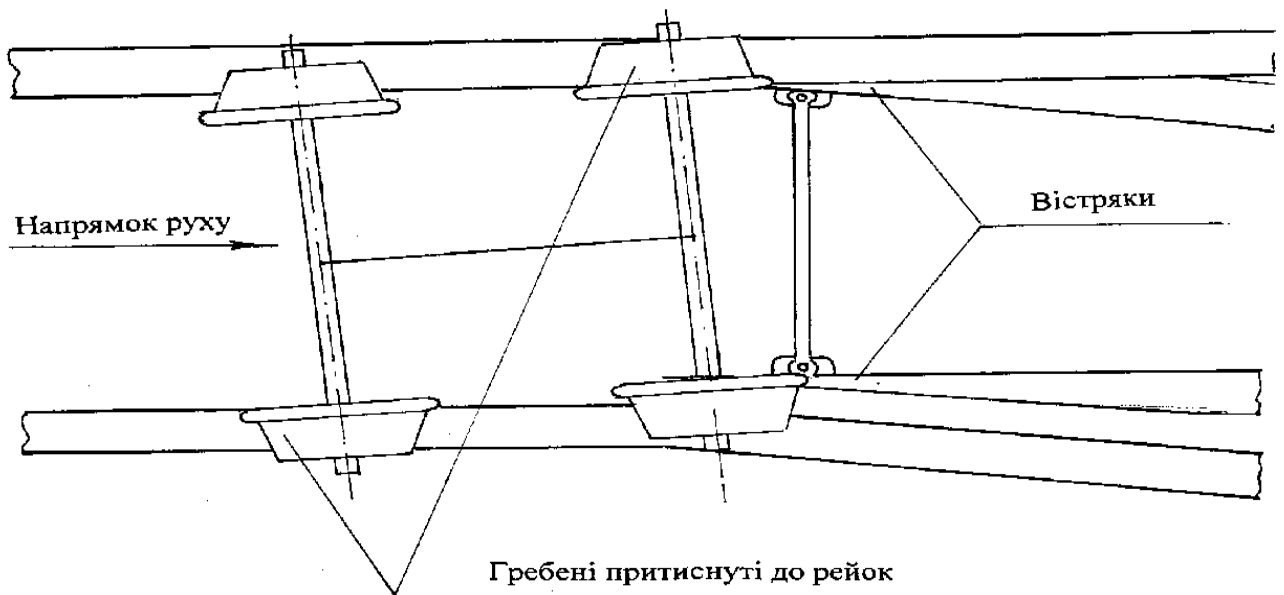
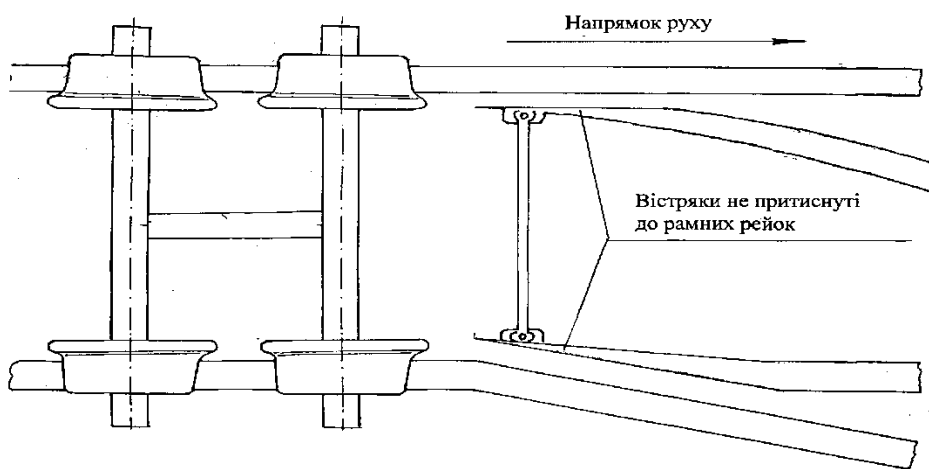


Рис. 17 Схема вкочування гребня між притиснутим вістряком і рамною рейкою

**Вид 5.** Сходження через розріз стрілки.

Розріз стрілки відбувається у випадках нещільного (більше 10 мм) прилягання вістряка до рамної рейки. Таке неприлягання можливе через несправність перевідного механізму, закладки або її відсутності.

У практиці експлуатації були поодинокі випадки, коли рух здійснювався у пошерстному напрямку за неправильно визначеним маршрутом. У таких випадках відбувалося примусове відтиснення притиснутого вістряка від рамної рейки гребнями коліс рухомого складу, що спричиняло деформацію з'єднувальних тяг та інших пристроїв. Після цього відтиснення, коли вістряки перебували у середньому положенні (обидва не притиснуті до рамних рейок), у протишерстному напрямку здійснювався рух рухомого складу (див. рис. 18). У таких випадках гребні коліс рухались між відтиснутими вістряками, що призводило до сходження рухомого складу з рейок.



*Рис. 18 Положення вістряків після відтиснення їх колесами рухомого складу у пошерстному напрямку*

**Вид 6.** Сходження через зіткнення рухомого складу.

Такі сходження відбуваються через проїзди заборонних сигналів машиністами поїздів та водіями ССРС, перевищення швидкості зчеплення з іншими вагонами, при розпуску вагонів з сортувальних гірок та неефективне гальмування на гальмових позиціях.

**Вид 7.** Сходження через злам рейки.

Такі випадки рідкісні через те, що конструкція колії з рейками Р65 і залізобетонними шпалами у багатьох випадках унеможливорює поперечне зміщення головки рейки після її зламу і колеса рухомого складу продовжують безперешкодно перекочуватися по головці рейки.

Інших видів сходження коліс з рейок не буває, за винятком наїзду на перешкоду або на непрацездатне (аварійне) місце колії, з порушенням цілісності рейкової колії (відсутність шматка рейки, розірваний рейковий стик тощо).

### 3.7 Особливості складання звіту технічного розслідування транспортної події на залізничному транспорті з коментарями

Порядок та особливості складання матеріалів технічного розслідування транспортної події є складовою процесу встановлення причин і обставин транспортних подій, що сталися на залізничному транспорті. Ці матеріали є основою для аналізу та ухвалення рішень, спрямованих на покращення безпеки на залізничному транспорті та профілактики причин, які викликали такі події.

Складання матеріалів технічного розслідування передбачає послідовне збирання, аналіз та систематизацію різноманітної інформації, пов'язаної з транспортною подією. Ця інформація може містити дані про місце та час події, характеристики і технічний стан рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, дані про машиністів та інших працівників залізничного транспорту, свідчення очевидців, фото- та відеоматеріали тощо.

Складання матеріалів технічного розслідування вимагає високої професійності та уважності виконавців (уповноважених службових осіб), які повинні мати глибокі знання з технічної експертизи, законодавства у сфері залізничного транспорту та стандартів безпеки, а також володіти навичками використання сучасних методів і технічних засобів розслідування.

Особливості складання матеріалів технічного розслідування полягають у забезпеченні об'єктивності та повноти інформації, аналізі технічних аспектів транспортної події, виявленні факторів, що призвели до аварії, та усуненні можливих помилок або недоліків у діях локомотивних бригад та/чи інших працівників залізничного транспорту суб'єктів господарювання (посадових осіб). Крім того, матеріали повинні бути структурованими та подані у зрозумілій формі, що дозволяє легко аналізувати їх і використовувати для подальших розрахунків, моделювання та прийняття рішень.

Ефективне складання матеріалів технічного розслідування транспортної події допомагає виявляти системні проблеми, помилки та ризики, пов'язані з безпекою на залізничному транспорті. Це сприяє поліпшенню безпеки руху, розробленню та впровадженню заходів щодо запобігання аваріям та збільшенню безпеки для всіх учасників транспортних процесів.

Уся інформація, зібрана комісією з технічного розслідування, відображається в звіті технічного розслідування, форма якого визначена у Порядку технічного розслідування (див. Додаток 5).



**ЗВІТ**  
**технічного розслідування транспортної події**

« \_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

м. \_\_\_\_\_

**1. Загальні відомості**

Комісія, що утворена наказом Державної служби України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) від \_\_.\_\_.\_\_\_\_ № \_\_\_\_, відповідно до підпункту 16 пункту 5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 (зі змінами), пунктів 2, 3 розділу III Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 року № 433, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 року за № 1185/32637, з метою проведення технічного розслідування обставин і причин транспортної події, яка сталася (на під'їзній колії суб'єкта господарювання) (на) станції \_\_\_\_\_ Регіональної філії « \_\_\_\_\_ » АТ «Укрзалізниця» (чи назва суб'єкта господарювання), в якій під час слідування поїзда № \_\_\_\_ (тип локомотиву (електровоз, тепловоз, МВРС, дизель-поїзд), серія \_\_\_\_ № \_\_\_\_\_) сталася

\_\_\_\_\_ (короткий опис та наслідки), у складі:

\_\_\_\_\_ (посада), голова комісії;

\_\_\_\_\_ (посада), член комісії;

\_\_\_\_\_ (посада), член комісії;

провела з \_\_ \_\_\_\_\_ 20\_\_ року по \_\_ \_\_\_\_\_ 20\_\_ року технічне розслідування транспортної події та встановила таке.

**2. Безпосередні обставини та наслідки настання транспортної події:**

**Обставини, за яких сталася транспортна подія:**

О \_\_ год \_\_ хв на станції (перегоні, під'їзній колії тощо) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (назва станції, перегону, власник під'їзної колії)

\_\_\_\_\_ (опис місця, обставин, за яких відбулася транспортна подія)

\_\_\_\_\_ (короткий опис наслідків транспортної події)



*Рис. 19 Зіткнення поїзда № 139 (тепловоз 2М62У № 0256Б-0075Б) з маневровим складом локомотива ЧМЕЗт № 6926*

**Коментар:**

*Зразок заповнення підпункту 1 пункту 2:*

*«27 травня 2017 року о 5 год 55 хв на I головній колії станції Нігин Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», при пропуску пасажирського поїзда № 139, сполученням Київ - Кам'янець-Подільський (локомотив 2М62 № 075Б/256Б), під управлінням машиніста локомотивного депо Гречани А. та помічника машиніста К., на стрілочному переводі № 5 відбулося зіткнення з маневровим складом (локомотив ЧМЕЗт № 6926 під управлінням машиніста П., помічника машиніста К.), у складі 17 навантажених вагонів, який виїжджав з під'їзної колії товариства з обмеженою відповідальністю «Подільські Товтри».*

*Внаслідок зіткнення відбулося сходження з залізничних рейок поїзного локомотива 2М62 № 075Б/256Б і двох пасажирських вагонів № 03326147, № 03325792, пасажирського поїзда № 139, та маневрового локомотива ЧМЕЗт № 6926 і двох завантажених вагонів № 53578894, № 53565560.»*

## Контрольні відомості про поїзди та їх склад, маневровий склад

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив		Склад поїзда							
		серія	номер	Кільк. вісей	вага	кількість вагонів					
						4-вісних	6-вісних	8-вісних	інших	завантажених	порожніх
139	пас.	2М62У	0075Б/ 0256Б	68	1080	14	-	-	-	-	-
ман. склад	манев.	ЧМЕЗ	6926	68	530	17					17

**Коментар:** зазначаються відомості про поїзди.

## Відомості про причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки на момент настання транспортної події

з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Посада	Рік народження	Стаж роботи на залізничному транспорті	Стаж роботи на займаній посаді	Тривалість робочого дня (годин)	Кількість годин на роботі	Відпочинок перед роботою (годин)

**Коментар:**

**Інформація про машиністів, помічників машиністів:**

Прізвище, Ім'я, По батькові;

дата народження та місце проживання;

година роботи на момент події;

серія, номер, дата видачі та строк дії посвідчення машиніста, помічника машиніста, посвідчення про проходження інструктажів з охорони праці, пожежної безпеки, формулярів (машиніста, помічника машиніста);

наявність підтверджувальних документів про проходження машиністом та помічником машиніста медичного огляду перед виїздом, інструктажів, підтвердження перевірки знань з безпеки руху, охорони праці та пожежної безпеки, навчань з випробування гальм та дій в екстремальних ситуаціях;

відомості про загальний стаж роботи машиніста та помічника машиніста, стаж роботи на підприємстві, стан здоров'я, попереднє місце роботи, спеціальність та кваліфікація;

інформація про наявність дисциплінарних та адміністративних порушень;

попередні події за участю машиніста, помічника машиніста (вид і наслідки).

### **Інформація про інших працівників залізничного транспорту:**

прізвище, ім'я, по батькові;

дата народження та місце проживання;

класність;

година роботи на момент події;

посвідчення про проходження інструктажів з охорони праці, пожежної безпеки, поводження з небезпечними вантажами;

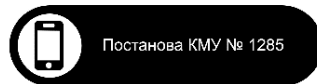
наявність підтверджувальних документів про проходження працівником інструктажів, підтвердження перевірки знань з безпеки руху, охорони праці та пожежної безпеки, навчань з випробування гальм та дій в екстремальних ситуаціях;

відомості про загальний стаж роботи працівника, стаж роботи на підприємстві, стан здоров'я, попереднє місце роботи, спеціальність та кваліфікація;

інформація про наявність дисциплінарних та адміністративних порушень; попередні події за участю працівника (вид і наслідки).

### **\*для транспортних подій з небезпечними вантажами додатково:**

Наявність відповідного свідоцтва (сертифіката) про проходження спеціального навчання у працівників підприємства чи організації (за винятком суб'єктів перевезення радіоактивних матеріалів), що займаються класифікацією небезпечних вантажів, пакуванням, нанесенням знаків безпеки та інформаційних табло на пакування, оформленням перевізних документів, відправленням, прийманням, перевезенням небезпечних вантажів, відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 31 жовтня 2007 року № 1285 «Про затвердження Порядку проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів».



**інформація про вантажовідправника, перевізника, вантажоодержувача (наявність ліцензій, дозволів, сертифікатів, тощо).**

### **Інформація про вантажовідправника:**

\_\_\_\_\_ (назва суб'єкта господарювання – ТОВ, АТ, ПрАТ **вказується повністю**) (далі – \_\_\_\_\_ «скорочена назва»), юридична адреса підприємства: \_\_\_\_\_ (держава), \_\_\_\_\_ область, місто \_\_\_\_\_, вулиця (проспект, тощо) \_\_\_\_\_, будинок \_\_\_\_\_ (код ЄДРПОУ \_\_\_\_\_).

Ліцензія на здійснення господарської діяльності з перевезення (пасажирів, вантажів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів) на залізничному транспорті - \_\_\_\_\_ (вказується № \_\_\_\_\_, дата видачі, ким видана).

### **Інформація про перевізника:**

\_\_\_\_\_ (назва суб'єкта господарювання – ТОВ, АТ, ПрАТ **вказується повністю**) (далі – \_\_\_\_\_ «скорочена назва»), юридична адреса підприємства: \_\_\_\_\_ (держава), \_\_\_\_\_ область, місто \_\_\_\_\_, вулиця (проспект, тощо) \_\_\_\_\_, будинок \_\_\_\_\_ (код ЄДРПОУ \_\_\_\_\_).

Ліцензія на здійснення господарської діяльності з перевезення (пасажирів, вантажів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів) на залізничному транспорті - \_\_\_\_\_ (вказується № \_\_\_\_\_, дата видачі, ким видана).

**Інформація про вантажоодержувача:**

\_\_\_\_\_ (назва суб'єкта господарювання – ТОВ, АТ, ПрАТ вказується повністю) (далі – \_\_\_\_\_ «скорочена назва»), юридична адреса підприємства: \_\_\_\_\_ (держава), \_\_\_\_\_ область, місто \_\_\_\_\_, вулиця (проспект, тощо) \_\_\_\_\_, будинок \_\_\_\_\_ (код ЄДРПОУ \_\_\_\_\_).

Ліцензія на здійснення господарської діяльності з перевезення (пасажирів, вантажів, небезпечних вантажів, небезпечних відходів) на залізничному транспорті - \_\_\_\_\_ (вказується № \_\_\_\_\_, дата видачі, ким видана).

**3. Опис місця транспортної події, у тому числі зусиль рятувальних та надзвичайних служб.**

**Коментар:** пункт 3 заповнюється в залежності від обставин транспортної події (при зіткненнях, сходженнях)

**інфраструктури залізничного транспорту (типи рейок, стрілочних переводів, ділянки централізації, засоби сигналізації та зв'язку, тощо):**

Характеристика місця події: кількість головних колій 1; підйом/спуск 0 %; горизонтальна ділянка довжиною 1500 м; крива радіусом \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_ м; пряма довжиною 2000 м; виїмка глибиною 0 м; насип висотою 1 м; засоби сигналізації та зв'язку – ЕЦ; (тип блокування ЕЦ, АБ, НАБ, ДЦ)

Розташування рухомого складу на місці транспортної події (докладна схема, та фотографії) (див. рис. 20).

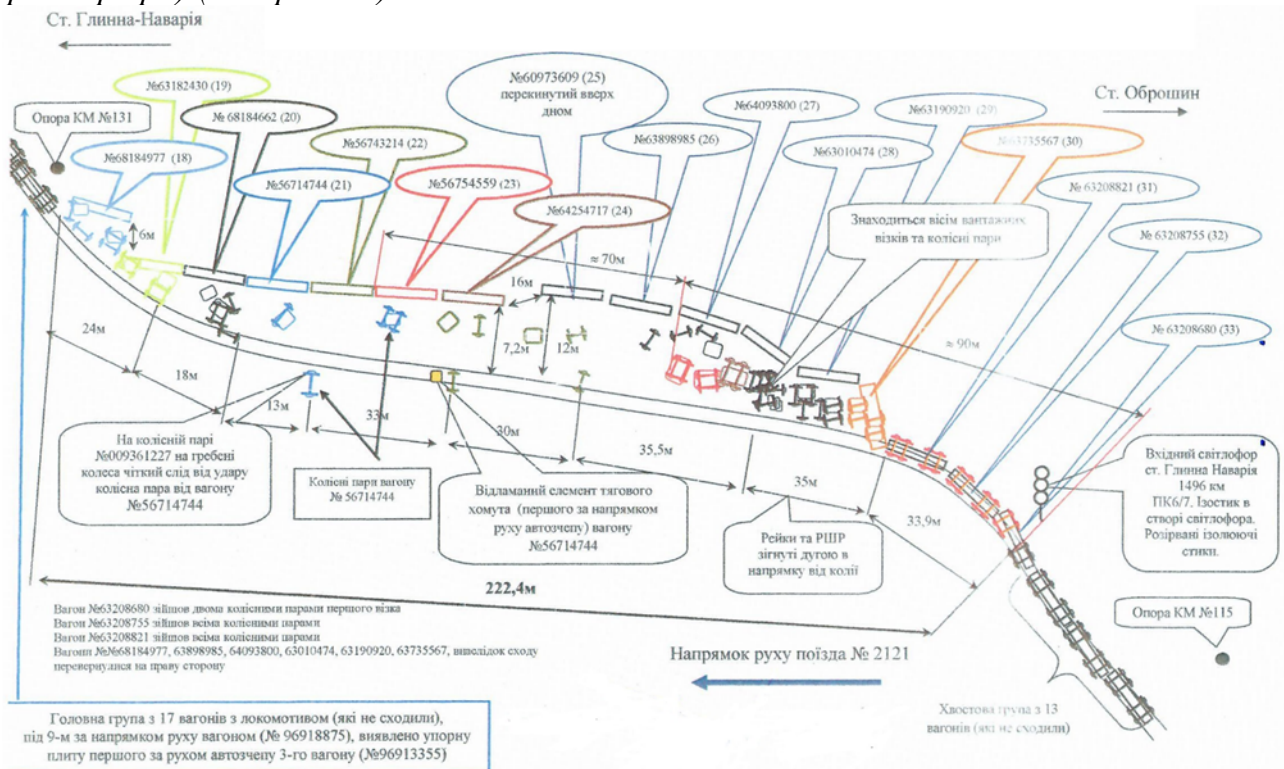


Рис. 20 Схема розташування рухомого складу залізничного транспорту на місці транспортної події

Погонні умови (заповнити, зайве закреслити): світло, темно, ясно, хмарно, туман, снігопад, хуртовина, дощ, ожеледь, видимість 5000 м, вітер (напрямок) південний 2 м/с, температура повітря 18 °С.

Результат огляду колії, стрілочних переводів, переїздів (указати технічний стан колії та виявлені відхилення від норм) (див. рис 21-25).

Конструкція верхньої будови колії: рейки типу Р65; число шпал на кілометр 1840 шт.; баласт щебеневий; тип шпал: залізобетонні (залізобетонні / дерев'яні).

При огляді виявлено невідповідність пункту \_\_ розділу \_ Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854, в частині:

(азначаються виявлені відхилення відповідно до розділу 2 та розділу 3 ПТЕ залізниць України та додаються фото відхилень, при виявленні відхилення від норм робиться фотофіксація)



Рис. 21 Стан безстикової колії на перегоні Регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця»



*Рис. 22 Стан безстикової на перегоні Старовірівка - Гроза Регіональної філії «Південна залізниця» АТ «Укрзалізниця»*



*Рис. 23 Угон рейкових плітей безстикової колії на перегоні Червоне Озеро-Седнівка Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця»*



*Рис 24 Понаднормативні поздовжні напруження в ізолюючому стику на напрямку Миронівка-П'ятихатки Регіональної філії «Одеська залізниця» АТ «Укрзалізниця»*



*Рис. 25 Початок втрати стійкості безстикової колії на перегоні Гусарівка – Бантишеве Регіональної філії «Донецька залізниця» АТ «Укрзалізниця»*

Результати натурного обміру технічного стану колії за 500 м до місця сходження рухомого складу з рейок \_\_\_\_\_.  
(може додаватися окремим актом натурного обміру)

Виписки з книг запису результатів перевірки колій, споруд, колійних пристроїв та стрілочних переводів форми ПУ-28 та ПУ-29:

\_\_\_\_\_  
(описуються виявлені порушення норм утримання колії та стрілочних переводів, їх усунення (неусунення) тощо, порівнюються відхилення виявлені після настання транспортної події)

Копія стрічки колієвимірювального вагона, останнього проходження та довідка про її розшифрування (див. рис. 25) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(описуються виявлені порушення при проходженні, їх усунення та порівнюються з обмірами на місці транспортної події)

### **Коментар:**

#### **«Перевірка технічного стану колії.»**

При огляді стану колії необхідно визначити:

#### **План лінії:**

пряма, перехідна крива, кругова крива;

характеристика кривої ділянки за даними паспорта кривої (довжина перехідних кривих, радіус, підвищення зовнішньої рейки);

характеристика кривої залізничної колії, за результатами останнього вимірювання колієвимірювальним вагоном;

характеристика прямих ділянок поблизу кривої (наявність відхилень у плані («заводин») тощо).

Якщо у кривій ділянці колії сталося перекочування гребеня колеса через головку зовнішньої рейки, то додатково проводиться вимірювання стріл вигину, виміряних від середини хорди довжиною 20 м або 10 м на довжині 100 м по обидві сторони від місця сходження. Розбивку кривої по точках, у цьому випадку, проводять від початку сліду перекочування гребня. Точка кривої повинна співпадати з початком сліду перекочування.

#### **Профіль лінії:**

Профіль лінії надається для ділянки колії, на якій був розташований поїзд у момент сходження та по одному відрізку спереду і позаду розташування поїзда (з голови і з хвоста поїзда). Відрізок з голови поїзда повинен відображати протяжність колії до місця повної зупинки локомотива та ділянки довжиною 1 км вперед. Відрізок позаду повинен складатися з довжини гальмівного шляху та ділянки довжиною 2 км назад.

#### **Конструкція залізничної колії:**

У документах технічного розслідування необхідно у місці сходження відобразити стан і конструкцію земляного полотна з датою останнього виду ремонту.

На одноколійних ділянках виконується вимірювання ширини обох узбіч на відстані по 100 м в обидві сторони. На двоколійних дільницях, у місці сходження, по 100 м в обидві сторони необхідно виміряти ширину узбіччя на тій колії, де сталося сходження, та ширину міжколійя. Відобразити наповненість міжколійя щебнем. Ці

вимірювання виконуються через 10 м. У випадку зруйнованої колії ширина міжколій на двоколійних дільницях надається з поздовжнього профілю, з відміткою про це в матеріалах технічного розслідування.

**Конструкція верхньої будови колії і її стан:**

У загальній характеристиці зазначити:

- категорію колії, вантажонапруженість, пропущений тоннаж;
- види та дати проміжних ремонтів, рік останнього ремонту колії, пропущений тоннаж після проведення останнього ремонту та між проведеними ремонтами.

У даних про стан рейок зазначити:

- колія ланкова чи безстикова, завод виготовлювач, номери плавок, тип рейки;
- рейка у місці сходження експлуатується з часу вкладання чи замінена.

Стан рейок оцінюється в місці сходження і на відрізку довжиною 100 м перед місцем сходження.

Для безстикової колії – довжина рейкової пліти (існуюча і початкова при вкладанні). При наявності місць тимчасового відновлення наводиться схема місць тимчасового відновлення, з нанесенням відстаней від початку (кінця) пліти.

Температура повітря у момент сходження з рейок та температура рейок. Температура закріплення рейкових плітей. Назва рейкозварювального поїзда, який зварював рейкові пліти (більш детально про збирання даних про безстикову колію наведено у розділі про причини сходження на безстиковій колії).

Характеристика поверхні кочення рейок – наявність дефектів, їх вид і розміри. Стан бокової поверхні рейок – суха чи змащена, блискуча чи шорохувата, наявність задирів металу, луцення.

Вимірювання бокового зносу рейок через 1 м за допомогою штангенциркуля у місці сходження і на відстані 50 м до нього. Результати вимірювання заносяться до таблиці.

**Стан шпал:**

Стан шпал оцінюється у місці сходження і на відстані 50 м перед ним.

При сходженні рухомого складу при маневрах, стан шпал оцінюється у місці сходження і на відстані 10 м перед ним.

При дерев'яних шпалах визначають наявність непридатних шпал і їх розташування. Ступінь непридатності дерев'яних шпал визначається у відповідності до вимог нормативно-правових актів та, у разі потреби, складається схема розташування шпал з нанесенням непридатних.

При наявності залізобетонних шпал зазначити:

- наявність зламаних шпал;
- наявність перекошених шпал.

У випадку перекошу залізобетонних шпал, який має пряме відношення до сходження рухомого складу з рейок, складається схема колії з відстанями між всіма залізобетонних шпал.

При огляді стикових скріплень зазначити:

- тип стикових накладок (чотирьохотворні, шестиотворні);
- наявність зламаних чи надтріснутих накладок;
- наявність перехідних накладок;
- для ланкової колії – величина стикових зазорів у стиках рейок по 200 м в обидві сторони і температура рейок під час їх виміру;
- наявність горизонтальних та вертикальних уступів у стиках, їх величина.

*В звітах технічних розслідувань обов'язково зазначається пошкодження накладок і болтів колесами рухомого складу, що зійшли з рейок (сліди ударів у торець накладок, сліди кочення по накладках, наявність зрізаних і зігнутих стикових болтів тощо).*

*При огляді проміжних скріплень зазначити:*

*- тип проміжного скріплення (у випадку різних типів скріплення надати схему їх встановлення у місці сходження та на відстані 50 м від нього (при сходженні при маневрах – на відстані 10 м від місця сходження);*

*- наявність зламаних підкладок, у тому числі пошкоджених при сходженні (показати на схемі);*

*- наявність зламаних костилів, закладних та клемних болтів;*

*- сліди зміщення підкладок поперек та уздовж колії;*

*- вихід підшви рейок із реборд підкладок, у тому числі через напресування снігу, льоду;*

*- наявність пучинних карточок більше встановлених допусків;*

*- зусилля затягування клемних та закладних болтів при скріпленні КБ-65 та зусилля притиснення пружних клем при пружних видах скріплення.*

*Дані про стан баластового шару надаються у місці сходження і упродовж 100 м до нього. При огляді баластового шару зазначити:*

*- рід баласту;*

*- розмір плеча баластної призми;*

*- заповнення щебнем шпальних ящиків (при необхідності скласти схему заповнення);*

*- наявність вихлюпів баластового шару (при необхідності скласти схему колії з нанесенням місць вихлюпів і кількості шпальних ящиків з вихлюпами);*

*- сліди зміщення шпал поперек колії, величина зміщення (при необхідності скласти схему зміщення).*

### **Геометрія рейкової колії:**

*При визначенні геометрії рейкової колії необхідно користуватися колієвимірвальними стрічками та результатами ручних вимірів.*

*Для розслідування причин сходження вагонів у поїзді надається колієвимірвальна стрічка останнього проходу колієвимірвального вагона, з записом параметрів рейкової колії у місці сходження та упродовж 1 км перед ним.*

*Крім цього, за рішенням голови комісії, результати вимірювання рейкової колії можуть надаватися в електронному вигляді упродовж 1 км до місця сходження.*

*Для аналізу повторюваності відступів в утриманні колії надаються колієвимірвальні стрічки колієвимірвального вагона за останні 3 місяці до сходження.*

*Розшифрування колієвимірвальних стрічок і оцінка стану колії в місці сходження виконується у відповідності до вимог Технічних вказівок щодо оцінки стану рейкової колії за показниками колієвимірвальних вагонів та забезпечення безпеки руху поїздів при відступах від норм утримання рейкової колії.*

*Для аналізу впливу стану рейкової колії на сходження рухомого складу необхідно користуватися результатами розшифрування колієвимірвальної стрічки упродовж 100 м до місця сходження і 100 м після нього.*

*У місці сходження і за 100 м до нього визначаються величини відступів у міліметрах, їх довжина у метрах, встановлюються степені відступів. При виявленні*



**Результати огляду рухомого складу залізничного транспорту (указати стан і виявлені відступи від нормативного утримання):**

Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854:



*(ззначаються виявлені відхилення відповідно до розділу 9, 10, 11, 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854 (додаються фото відхилень) та відхилень від норм визначених відповідними інструкціями та правилами, затверджених наказами АТ «Укрзалізниця» та додаються фотоматеріали виявлених відхилень).*

**Технічний стан ходових частин (рами візків, колісних пар та буксових вузлів, ресорного підвішування з гасниками коливальних, гальмового устаткування):** \_\_\_\_\_

*(ззначаються виявлені відхилення відповідно до розділу 9, 10, 11, 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854 та додаються фото відхилень).*

### **Коментар.**

*Основні несправності колісних пар пасажирських та вантажних вагонів, при яких заборонено випуск в експлуатацію.*

Одними із основних причин настання випадків транспортних подій можуть слугувати відхилення від норм утримання та ремонту колісних пар рухомого складу залізничного транспорту.

**При дослідженні та огляді колісних пар потрібно керуватися основними нормативно-правовими та нормативними актами:**

*розділом 10 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854;*

*Інструкцією з формування, ремонту та утримання колісних пар тягового рухомого складу залізниць України колії 1520 мм (ВНД 32.0.07.001-2001), затвердженої наказом Укрзалізниці від 29 травня 2001 р. № 305-Ц (зі змінами)*

*Стандартом підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001:2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування», затверджених наказом АТ «Укрзалізниця» від 11 листопада 2015 р. № 483-Ц/од [2];*

*Так, на прикладі колісних пар вантажних вагонів, відповідно до СТП 04-001:2015, заборонено випускати в експлуатацію і допускати до слідування в поїздах вагони в разі наявності спрацювань та пошкоджень колісних пар, які порушують нормальну взаємодію колії та коліс рухомого складу:*

*а) тріщини в будь-якій частині осі колісної пари;*

*б) забоїни, вм'ятини, протертості середньої частини осі глибиною більше ніж 2,5 мм (5 мм по діаметру);*

в) тріщини в гребні, ободі, диску та маточині колеса; г) сліди контакту з електродом або електрозварювальним проводом в будь-якій частині осі;

д) зсув колеса на підматочинній частині осі.

Ознакою зсуву маточини колеса є наявність смужки іржі або блискучої смужки на поверхні металу з внутрішнього або зовнішнього боку маточини.

е) ослаблення з'єднання колеса на осі.

Ознакою ослаблення з'єднання колеса на осі є розрив фарби, виділення із-під маточини мастила або іржі з внутрішньої сторони колеса по всьому периметру у місці сполучення. Колісну пару не бракують, якщо в разі розриву лакофарбового покриття відсутнє виділення із-під маточини колеса мастила або іржі;

ж) граничні розміри та спрацювання колісних пар не відповідають зазначеним в таблиці Г.1 СТП 04-001:2015;

и) вертикального підрізу гребня поверхні кочення колеса висотою більше ніж 18 мм, який належить вимірювати спеціальним шаблоном;

к) в разі виявлення у колісних пар нерівномірного прокату більше ніж 2 мм, такі колісні пари треба викочувати для обточування та повного обстеження. За необхідності, для виявлення нерівномірного прокату, вагони треба прокочувати.

л) різниця товщини гребнів (без відновлення поверхні кочення) на одній колісній парі більше значення, яке наведено в таблиці Г.1 СТП 04-001:2015;

м) повзуна (вибоїни) на поверхні кочення коліс глибиною більше ніж 1 мм.

В разі виявлення на проміжній станції вагона з колісною парою, яка має на поверхні кочення колеса повзун (вибоїни) глибиною більше ніж 1мм, але не більше ніж 2 мм, дозволено прямування цього вагона без відчеплення від складу поїзда із швидкістю не більше ніж 70 км/год. до найближчого ПТО, який має засоби для заміни колісних пар.

За наявності повзуна глибиною більше ніж 2 мм, але не більше ніж 6 мм, дозволено прямування вагона в складі поїзда до найближчої станції зі швидкістю не більше ніж 15 км/год.

За наявності повзуна глибиною більше ніж 6 мм, але не більше ніж 12 мм, дозволено прямування вагона в складі поїзда до найближчої станції зі швидкістю не більше ніж 10 км/год.

За наявності повзуна глибиною більше ніж 12 мм дозволено прямування вагона в складі поїзда із швидкістю не більше ніж 10 км/год., за умови виключення можливості обертання колісної пари (із застосуванням гальмових башмаків або ручного гальма) до найближчої станції, де колісну пару має бути замінено; н) пошкодження поверхні кочення коліс, яке спричинене зміщенням металу – «навар» висотою більше ніж 1,0 мм.

У вантажних поїздах із швидкістю руху не вище ніж 120 км/год, дозволено усувати «навар» абразивним кругом. В цьому разі треба дотримувати вимоги до зачищених ділянок:

– заборонено наявність тріщин на зачищеній ділянці;

– перехід від зачищеної поверхні до не зачищеної має бути плавним;

– зачищена поверхня має бути розташована на одному рівні з суміжними бездефектними ділянками;

– в місці зачищення дозволено заглиблення не більше ніж 0,5 мм;

п) вищербини на поверхні кочення суцільнокатаних коліс глибиною більше ніж 10 мм та довжиною більше ніж 50 мм. Тріщини у вищербині або розшиарування, які йдуть вглиб металу, заборонено. Товщина ободу колеса в місці вищербини не має бути

менше граничної. Колісні пари з вищербинами на поверхні кочення глибиною до 1,0 мм не бракують, незалежно від їхньої довжини;

р) кільцеві виробки на поверхні кочення коліс біля основи гребня глибиною «а» більше ніж 1,0 мм, на конусності 1 : 3,5 глибиною «б» більше ніж 2,0 мм і шириною «в» більше ніж 15,0 мм.

с) місцеве збільшення ширини обода колеса (роздавлювання) більше ніж 5,0 мм;  
т) поверхневий відкол зовнішньої грані ободу колеса, для якого властиво:

– місцевий відкол кругового напливу, глибиною (по радіусу колеса) більше ніж 10,0 мм;

– ширина частини обода, яка залишилася в місці відколу менше ніж 120,0 мм;

– наявність в пошкодженому місці, незалежно від розмірів відколу, тріщини, яка поширюється у глибину металу;

у) гострокінцевий накат на ділянці сполучення підрізаної частини гребня колеса з його вершиною;

ф) ширина обода колеса менше ніж 126 мм.

Під час випуску вагонів із усіх видів ремонту заборонено підкочувати під вантажні вагони або залишати під ними колісні пари:

а) в разі наявності дефектів і несправностей, які не допускають слідування вагона в складі поїзда відповідно до розділу 20 стандарту;

б) в разі відсутності або невиразності знаків та клейм, які визначають дані щодо виготовлення осі, формування колісної пари, виконання її капітального, середнього або поточного ремонту (див. рис. 26, 27).

в) з різницею діаметрів коліс по колу кочення для візків вантажних вагонів:

1) у чотирьохвісних вагонах на двовісних візках (моделі 18-100 та аналогічні до неї), з навантаженням від колісної пари на рейки не більше ніж 230,5 кН (23,5 тс):

– в одному візку – більше ніж 20 мм;

– в двох візках – більше ніж 40 мм;

2) у восьмивісних вагонах:

– в одному двовісному візку – не більше ніж 10 мм;

– в одному чотиривісному візку – не більше ніж 20 мм;

– в двох чотиривісних візках – не більше ніж 40 мм.

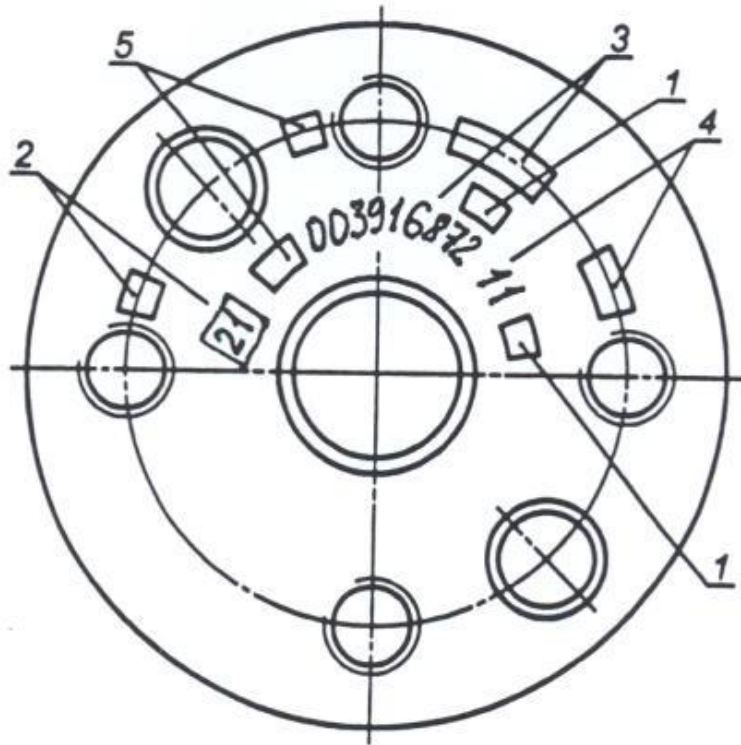
3) у чотирьохвісних ізотермічних вагонах:

– в одному візку – більше ніж 10 мм;

– в двох візках – більше ніж 20 мм;

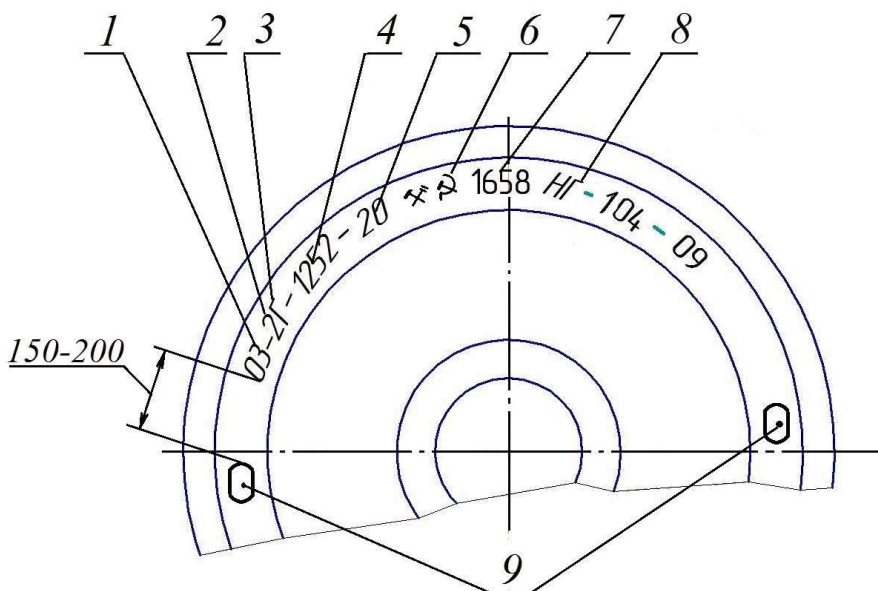
г) з осями типу РУ1, РУ1Ш, якщо навантаження від колісної пари на рейки більше ніж 245,2 кН (25 тс).

Дозволено підкочувати або залишати під вагонами колісні пари, які були в експлуатації з невиразним або зрізаним маркуванням на колесах за умови наявності знаків і клейм щодо виготовлення колісних пар.



1 – приймальні клейма; 2 – умовний номер підприємства, яке виконувало обробку осі і перенесло знаки маркування; 3 – номер осі, де перші чотири знаки – умовний номер підприємства-виробника чорнової осі, наступні до шести знаків – порядковий номер осі; 4 – дві останні цифри року виготовлення чорнової осі; 5 – клеймо ВТК підприємства-виробника чистової осі.

**Рис. 27** Знаки та клейма на торці правої шийки нової осі



1 – рік виготовлення (дві останні цифри); 2 – марка сталі колеса (1, 2, 3,Г\*); 3 – наявність вмісту вуглецю в сталі марки 2 більше ніж 0,63%; 4 – номер плавки; 5 – умовний номер підприємства-виробника колеса; 6 – приймальні клейма Укрзалізниці; 7 – номер колеса; 8 – клеймо наплавлення гребня, номер підприємства, рік наплавлення; 9 – код держави-власника колеса, що наносять на площадках у двох місцях: перше клеймо – на відстані від 150 мм до 200 мм від основного маркування, друге – з діаметрально протилежної сторони

**Рис. 28** Знаки та клейма на зовнішній грані обода суцільнокатаного колеса

*Приклади видів дефектів та несправностей колісних пар та їх елементів.*

***Рівномірний прокат** – рівномірний круговий граничний знос колеса у площині кола кочення (див. рис. 28)*



*Рис. 29 Рівномірний прокат*

***Тонкий гребінь** – рівномірний круговий знос товщини гребня до гранично допустимих значень (див. рис. 30)*



*Рис. 30 Тонкий гребінь*

**Вертикальний підріз гребня** – рівномірний круговий знос кута нахилу профілю бокової поверхні гребня до 90, а радіус переходу від гребня до ухилу 1:20 зменшується до значення від 12 мм до 8 мм (див. рис. 31)



*Рис. 31 Вертикальний підріз гребня*

**Гострокінцевий накат гребня** – виступ, що утворюється внаслідок пластичної деформації поверхневих шарів металу гребня в бік його вершини (див. рис. 32)



*Рис. 32 Гострокінцевий накат гребня*

При цьому зауважується в кожній транспортній події будуть як відмінні так і подібні випадки пошкоджень елементів колісних пар (див. рис. 33-37).



*Рис. 33 Руйнування торцевого кріплення та оглядової кришки*



*Рис. 34 Злам бурта внутрішнього кільця заднього підшипника*



*Рис. 35 Порушення торцевого кріплення гайки М110 внаслідок зламу стопорної планки*



*Рис. 36 Провертання внутрішніх кілець переднього та заднього підшипника через порушення технології ремонту*



*Рис. 37 Шорсткість поверхні кочення та робочій поверхні гребня після обточування не відповідає вимогам нормативних документів*

### **Технічний стан рами та кузова вагона, опорних поверхонь (п'ятника, підп'ятники, ковзуни) (див. рис. 38)**

*(зазначаються виявлені відхилення відповідно до розділу 9, 10, 11, 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854, інших інструкцій з ремонту, експлуатації та утримання вагонів та додаються фото відхилень)*



*Рис. 38 Порушене регулювання зазорів ковзанів візка вантажного вагона*

**Результат огляду зчіпних (див. рис. 39-41) та ударних приладів  
(указати стан і виявлені відхилення від нормативних розмірів та допусків)**

*(описуються та зазначаються виявлені відхилення відповідно до розділу 9, 10, 11, 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854, вимог Інструкції по ремонту та обслуговуванню автотягачного пристрою рухомого складу залізниць України та додаються фото відхилень).*



*Рис. 39 Стержень валика циліндричною частиною великого діаметра проходить у непрохідний виріз шаблону 919р*



*Рис. 40 Тягова поверхня великого зуба не відповідає вимогам прохідного шаблону 914р/25*



**Рис. 41** Контур зачеплення корпусу автозчепу не відповідає прохідному шаблону 827р

**Коментар.**

При аналізі несправностей автозчепних пристроїв інспектор під час технічного розслідування користується нормами Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування».

**Приклад висвітлення порушень норм утримання та ремонту рухомого складу залізничного транспорту, елементів та вузлів:**

«Вагон № 19825959 перший, що зійшов: 4 вісна платформа СРС, деповський ремонт (ДР) «1097» 31.10.2022, «ТКРМЗ», комплектація литих деталей візків та колісних пар не відповідає АС СРС.

Автозчепний пристрій СА-3 № 27474 не повертається в середнє положення від прикладеного зусилля, що не відповідає вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854, та пункту 5.12.8 стандарту підприємства СТП 04-015:2018.

Поглиняльний апарат другого автозчепного пристрою не прилягає до упорних кутників, понаднормативні зноси хвостовика СА-3, тягового хому та упорів, чим порушено вимоги п. 6.2 та п. 5.7.2.1 стандарту підприємства СТП 04-015:2018. Нерівномірний знос фрикційних планок, клинів та похилих поверхонь надресорних балок більше 3 мм, різниця висоти пружин у комплектах більше 4 мм, чим порушено вимоги пунктів 9.7, 10.4.4, 11.2.5 та 12.2 стандарту підприємства СТП 04-019:2018.

Згідно журналу форми ВУ-53 колісним парам було проведено середній ремонт з обточкою (профіль кочення «ДІТ - УЗ»). Після ремонту прокат усіх коліс - 0 мм, а діаметри становили:

- № 214695 – 930 мм, при замірах – 933 мм (+2),
- № 511069 – 920 мм, при замірах – 922 мм (+2);
- № 238309 – 940 мм, при замірах – 942 мм (+2);
- № 39327 – 937 мм, при замірах – 939 мм (+2).

Рівномірний прокат практично всіх колісних пар вагону в межах від +0,3 мм до +3 мм, гребні 1 та 2 колісних пар менше норми, чим не витримано вимоги додатку Г до СТП 04-001.2015.

Відповідно наданого протоколу випробувань «Науковий інститут» № 023-2023, проведених на підставі комісійних вимірів профілів кочення колісних пар вагону № 19825959 і тих, що слідували у зчепі з ним, а саме № 19826593 та № 19690510, встановлено середні виміри у вагоні № 19825959 (проводились у 4 точках по колу коліс):

- висота гребнів 1 колісної пари при нормі 28 мм правий/лівий – 26,37/27,2 мм, тобто менше мінімальної на 0,8 - 1,63мм, найменша – 26,2/26,9 мм;
- товщина гребнів при нормі 25-33 мм правий/лівий – 32,85/33,0 мм, в окремих точках цей вимір перевищив допустимий і склав 33,3/33,2 мм;
- кут гребня при нормі  $60^{\circ} \pm 1^{\circ}$  правий/лівий – 57,05/57,97°, найменший кут склав 56,6/57,4°, тобто менше мінімального на 2,4/1,6°;
- висота гребнів 2 колісної пари при нормі 28 мм правий/лівий – 26,77/28,1 мм, менше мінімальної на 1,23 мм та більше на 0, 1мм, найменша – 26,6/28 мм;
- товщина гребнів при нормі 25-33 мм правий/лівий – 33,2/33,17 мм, при цьому в окремих точках цей вимір перевищив допустимий – 33,7/36,6,2мм;
- кут гребня при нормі  $60^{\circ} \pm 1^{\circ}$  правий/лівий - 55,37/58,67°, при цьому найменший кут склав 51,1/58,1°, тобто менше мінімального на 7,9/0,9°.

Згідно даних журналу форми ВУ-32, у візок під вагон встановлено надресорну балку № 17573 1987 року виготовлення, фактично – надресорна балка з відсутнім роком виготовлення, бокова рама № 11955, фактично - № 116965.

Також, встановлено невідповідність фактичних розмірів баз бокових рам візків (розмір «М»). Згідно журналу ВУ-32 у боковій рамі № 113916 - «М» 2188 – 2189<sup>x</sup> мм, фактично – 2190 мм, у боковій рамі № 04104 - «М» 2191 – 2190 мм, фактично – 2183 мм, у боковій рамі № 04295 – «М» 2192 – 2191 мм, фактично – 2185 мм.»

## **Положення, видимість і стан колійних та поїзних сигналів \_\_\_\_\_**

(вносяться відомості щодо відповідності сигналів вимогам Інструкції з сигналізації на залізницях України, затвердженої наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 червня 2008 року № 747, або вносяться відомості щодо порушення та додаються фото виявлених порушень)

**Попередження видані машиністу поїзда (яке саме і чи було воно видане): видане попередження форми ДУ-61 станція Козятин-1 (див. рис. 42).**

УЗ

Форма ДУ-61  
Затверджена наказом УЗ  
від 28.04.2005р. № 105-Ц

Корінець попередження

Попередження на поїзд № \_\_\_\_\_ отримав " \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_\_ р.

машиніст (помічник машиніста) \_\_\_\_\_  
підпис (прізвище)

(лінія відрізу)

Станція \_\_\_\_\_ (штемпель)

" \_\_\_\_\_ " \_\_\_\_\_ 200\_\_ р.

Попередження на поїзд № \_\_\_\_\_

Місце дії попередження (км, пікет, колія, станція)	Час дії попередження, год	Швидкість не більша км/год	Зупинитися біля сигналу з забороняючим показанням, а в при його відсутності слідувати зі швидкістю не більшою, км/год	Інші особливі умови прямування поїзда
1	2	3	4	5
15, ПК 5-8	До відм.	25		
28	8-16	15		
123	8-14		25	
172-175	8-16			Працює вагончик
Чорноморська				Зупинка для висадки лікаря
186	10-12	Встановл.		Поодинокі заміна рейок
187	8-16			Особ. пильність Подав. сигнал

Черговий по станції \_\_\_\_\_

(Бланк білого кольору з жовтою смугою по діагоналі)

**Рис. 42 Попередження обмеження швидкості форми ДУ-61**

Установлена та фактична швидкість руху поїзда на даній ділянці, перегоні (указати, яким чином визначено фактичну швидкість): **80/100 км/г.**

Правильність сформованого складу поїзда (зазначити, які допущено порушення, якщо такі є): **відповідає/не відповідає вимогам ПТЕ залізниць України/якщо не відповідає то зазначити виявлені порушення.**

Схема розташування діючих гальмових осей у складі або окремо у кожній складовій частині, якщо вони розчепилися: **не вимагається**.

Забезпеченість автоматичними гальмами (в осях і тонах):

- розрахункове натискання: \_\_\_\_\_ тс;

- фактичне натискання: \_\_\_\_\_ тс;

Забезпеченість ручними гальмами (в осях і башмаках):

- розрахункова: \_\_\_\_\_ вісей;

- фактична \_\_\_\_\_ вісей;

Тиск повітря в гальмовій магістралі \_\_\_\_\_ кг/см<sup>2</sup>.

Випробування гальм (яке, коли, де і ким): **повне випробування гальм виконано 12.10.2023 о 18 год 10 хв по станції Шепетівка ВЧДЕ-3 Козятин ОВР Іванов І. та ОВР Макаров А.**

Виявлені несправності гальм: **не виявлено**.

Гальмівні колодки локомотива і гальмових вагонів, матеріал колодок: **колодки локомотива чавунні типу М, стан задовільний; колодки вантажних вагонів композиційні типу 2ТР-11, стан задовільний.**

Положення на локомотиві регулятора (контролера), реверса, крана машиніста та крана допоміжного гальма локомотива: **прилади управління електровоза ВЛ80к № 739, після зупинки знаходились: кран машиніста ум. №394 у II положенні; кран машиніста допоміжного гальма ум. №254 у VI положенні; контролер машиніста у «0» позиції, реверсивна рукоятка у положенні «вперед».**

Чи вживалися машиністом заходи до зупинки поїзда, яким чином (послідовність дій): **розпочав гальмування при швидкості 40 км/год, в гальмівній магістралі поїзда №8402 відбулося падіння тиску на 0,2 кгс/см<sup>2</sup> із загоранням на пульті керування локомотива ВЛ80к-№739 сигнальної лампочки «ТМ», після чого машиніст п. №8402 Ю. застосував ступінь службового гальмування із розрядкою на 1,2 кгс/см<sup>2</sup>, з послідуочим переведенням ручки крана машиніста в III положення та зупинкою голови поїзда на 13км ПКВ.**

Несправності локомотива, що могли мати значення при події \_\_\_\_\_

(вказуються наявність несправностей локомотива або акти огляду, які складені та додаються)

Показання засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїзда \_\_\_\_\_

(вказуються відомості пристроїв ПОНАБ тощо, додаються довідки)

Додаткові дані огляду місця події, що мають значення для з'ясування її причин: **не проводились**.

**характеристика та опис:**

- рухомого складу залізничного транспорту (опис відповідності, тощо);

- інфраструктури залізничного транспорту (опис стану під'їзних колій, де здійснювалося навантаження небезпечного вантажу, ремонт вагону,

огляд вагону, тощо – в разі потреби);

- опис перевізних документів, небезпечного вантажу (назва вантажу, аварійна картка, номер ООН, тощо);

- характеристика вагону та його відповідність на здійснення перевезення небезпечного вантажу (див. рис. 43 та рис. 44):

*(описується характеристика, наявність відповідних сертифікатів на цистерни, відповідність вагону небезпечному вантажу, що перевозиться, відхилення технічного стану вагону від вимог нормативних документів, дотримання виконання технічного обслуговування та ремонтів)*

*Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 р. № 1430, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 26 лютого 2009 р. за № 180/16196*

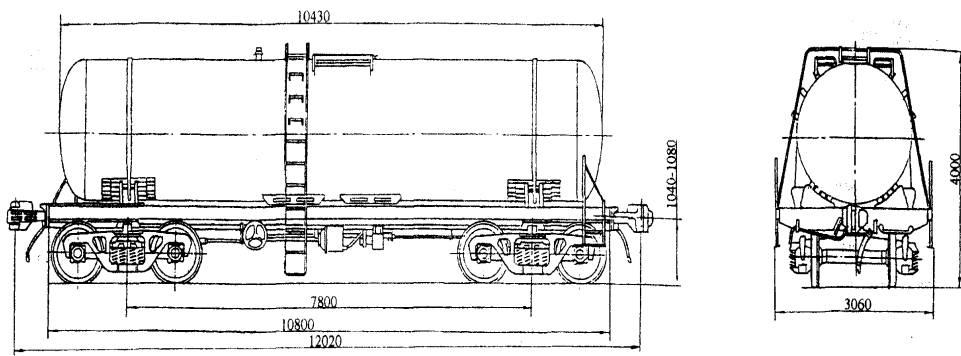


Загальномережевий номер вагона

Номер аварійної картки , який допускається вказувати всередині знаку-табло безпеки

Приклад таблички оранжевого кольору з ідентифікаційним номером безпеки і номером ООН

Рис. 43 Маркування вагону-цистерни



*Призначення: для перевезення сірчаної кислоти:*

*Номер проекту*

- <i>Технічні умови</i>	142400000
- <i>Модель вагону</i>	ТУ 24 00 507-87
- <i>Тип вагону</i>	15-1424-01
- <i>Виробник</i>	А
- <i>Вантажопідйомність, т</i>	Концерн «Азовмаш»
- <i>Маса тари вагона, т</i>	65
- <i>статично осьова, кН(тс)</i>	20,8 23
- <i>погона. кН/м (тс/м)</i>	210,2 (21.45) 218,05 (22.25)
- <i>Об'єм котла, м<sup>3</sup></i>	70(7.14) 71.74(7,32)
- <i>повний</i>	38,5
- <i>корисний</i>	35,18
- <i>Швидкість конструкційна, км/ч</i>	120
- <i>Габарит</i>	02-ВМ (02-Т)
- <i>База вагона, мм</i>	7800
- <i>Довжина, мм</i>	
- <i>по осям зчеплення автоточених пристроїв</i>	12020
- <i>по кінцевим балкам рами</i>	10800
- <i>Кількість осей, шт</i>	4
- <i>Модель візка</i>	18-100
- <i>Питомий об'єм, м<sup>3</sup>/т</i>	0,59
- <i>Кількість верхніх люків, шт..</i>	1
- <i>Умовний робочий тиск в котлу (по регулюванню запобіжного клапана).</i>	
- <i>МПа (кгс/см<sup>2</sup>)</i>	0,25 (2,5)
- <i>Тиск при гідравлічному випробуванні,</i>	
- <i>МПа (кгс/см<sup>2</sup>)</i>	0,6 (6,0)
- <i>Кількість секцій котла, шт..</i>	1
- <i>Наявність запобіжно-впускного клапану</i>	є

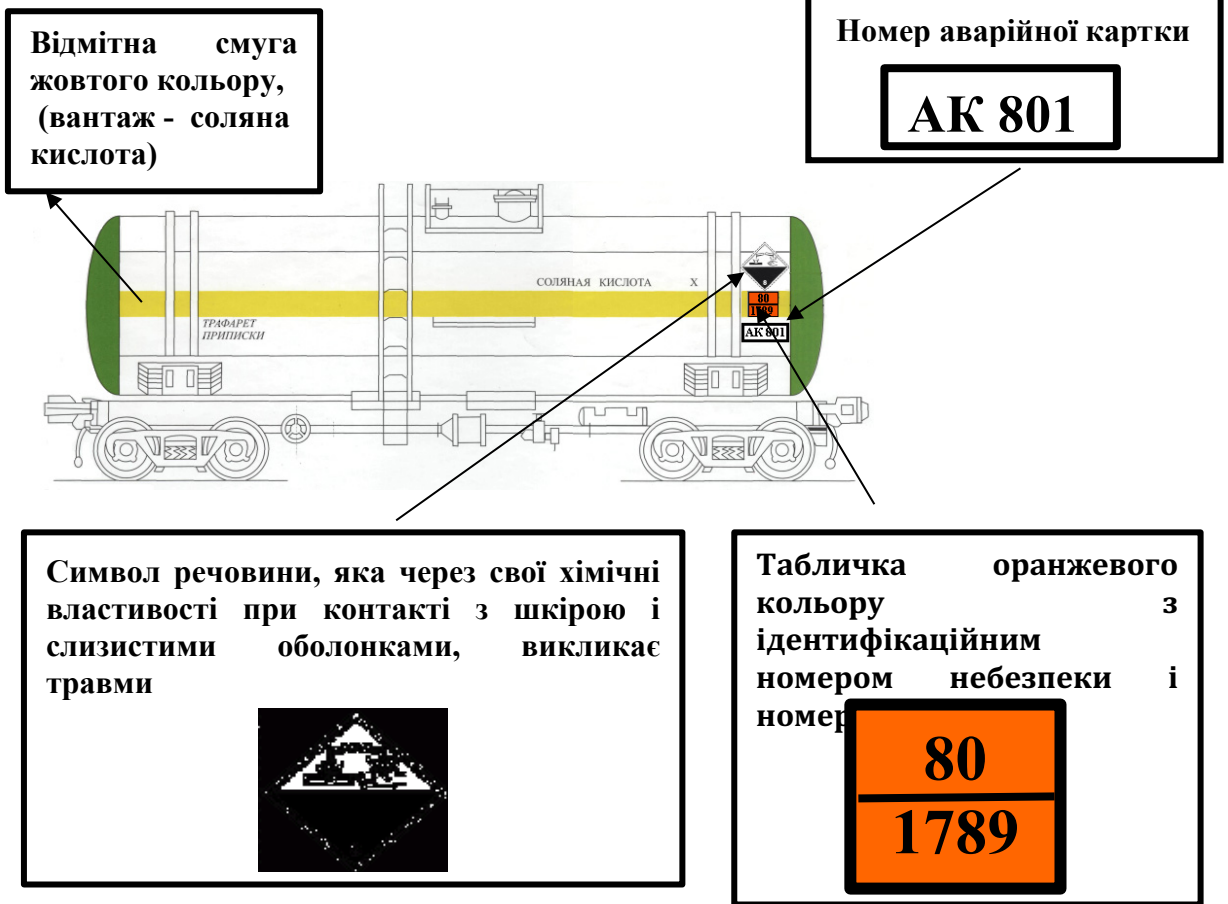
*Рис. 44 Технічні характеристики цистерни 4-вісної для сірчаної кислоти, моделі 15-1424-01*

**Маркування вагону (див. рис. 43, 45, 46):** \_\_\_\_\_

(відповідно до Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 № 1430, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 26.02.2009 за № 180/16196).



*Рис. 45 Маркування нанесені на цистерну № 74737768, що не відповідають вимогам Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 року № 1430, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 26 лютого 2009 року за № 180/16196*



*Рис. 46 Маркування нанесені на цистерну, що відповідають вимогам Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 року № 1430, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 26 лютого 2009 року за № 180/16196 (зі змінами).*

**завдана шкода життю та здоров'ю людини, матеріальна шкода та/або завдана шкода навколишньому природному середовищу:**

**травмовані у транспортній події пасажери та інші особи, працівники залізничного транспорту**

з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Рік народження	Місце проживання	Місце госпіталізації	Діагноз	Примітка

**травмовані у транспортній події пасажери та інші особи, працівники залізничного транспорту**

з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Рік народження	Місце проживання	Місце госпіталізації	Діагноз	Примітка

**Коментар:** дані про травмованих та загиблих у транспортній події збираються на місці транспортної події та, у разі необхідності, направляються запити до медичних закладів і обласних державних адміністрацій.

**пошкодження (втрата) вантажу, багажу та іншого майна (заповнюється у разі, якщо ці обставини впливають на настання випадку транспортної події);**

**Коментар:** для прикладу, втрата небезпечного вантажу склала 1200 кг, що впливає безпосередньо на класифікацію транспортної події з небезпечним вантажем, відповідно до пункту 3 розділу II додатку до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772.



**пошкодження рухомого складу залізничного транспорту, інфраструктури залізничного транспорту, завдана шкода навколишньому природному середовищу тощо;**

**зовнішні обставини транспортної події (погодні умови, тощо).**

**Коментар:**

«Погодні умови на момент сходження вагонів: туман, хмарність від 7 до 10 балів, температура навколишнього середовища - 9,0-9,8 °С, тиск біля 729,7 мм рт. ст., вологість - 99%, незначний вітер, видимість 300 м.

*Копія довідки або відповідь метеорологічної служби додається до матеріалів технічного розслідування.»*

#### **4. Опис місця транспортної події, включаючи зусилля рятувальних та надзвичайних служб:**

**поїзди та їх склад, включаючи реєстраційні номери складових частин рухомого складу залізничного транспорту, останні ремонти тощо;**

**Коментар:** зазначаються відомості щодо відповідності міжремонтних пробігів рухомого складу вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854. Для детального вивчення всіх обставин транспортної події додаються фото.

##### **«для локомотивів та МВРС:**

*«Поїзд № 139 - вага 1080 т., 68 осей, який був в ходу.*

*Тепловоз 2М62у № 0075Б/0256Б приписки виробничого підрозділу «Локомотивне депо Гречане» Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» ПАТ «Укрзалізниця».*

*Міжремонтні пробіги тепловозу 2М62у № 0256Б:*

<i>Побудова</i>	<i>12.09.1990</i>	<i>1319,23 тис. км.</i>
<i>Капітальний ремонт КР-1</i>	<i>28.12.1998</i>	<i>1150,94 тис. км.</i>
<i>Поточний ремонт ПР-3</i>	<i>14.05.2013</i>	<i>448,01 тис. км.</i>
<i>Поточний ремонт ПР-2</i>	<i>06.05.2014</i>	<i>343,3 тис. км.</i>
<i>Поточний ремонт ПР-1</i>	<i>19.01.2017</i>	<i>35,1 тис. км.</i>
<i>Технічне обслуговування ТО-3</i>	<i>23.03.2017</i>	<i>18,2 тис. км.»</i>

##### **для вантажних вагонів:**

*Поїзд № 2121 індекс 3704+064+3825: вага 4139 т., 184 вісі, який був в ходу.*

*Електровоз ВЛ11М № 054, приписки ВП «Локомотивне депо Мукачево» Регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця».*

*26.08.2021 на станції Глинна-Наварія під час прямування поїзда № 2121 (ВЛ11М № 054 ТЧ-9 Мукачево, ТЧМ Іванов К. ТЧ-1 Львів-Захід) у складі 46 завантажених вагонів (184 осі), вагою 4139 т сталося сходження 16 навантажених вагонів (з 18 по 33 за напрямком руху).*

*Вагон № 68184977: належності Україна, власність ТОВ «МІНЕРФІН-ТРАНС», побудований 25.02.2016 заводом «Дніпровагонмаш», тавро «133», деповський ремонт (ДР) 22.02.2019 ТОВ «ЖВРЗ «Експрес», тавро «98», поточний ремонт (ПР-2) 09.06.2020 ТОВ «ЖВРЗ «Експрес», тавро «98».*

*Вагон № 63182430: належності Україна, власність ТОВ «МІНЕРФІН-ТРАНС», побудований 20.11.2017 заводом «Дніпровагонмаш», тавро «133», деповський ремонт (ДР) 21.10.2020 ТОВ «ЖВРЗ «Експрес», тавро «98».*

*Вагон № 68184662: належності Україна, власність ТОВ «МІНЕРФІН-ТРАНС», побудований 18.02.2016 заводом «Дніпровагонмаш», тавро «133», деповський ремонт*

(ДР) 10.02.2019 ВЧД Мелітополь, тавро «461».

Поїзд № 2121 у складі 46 вагонів був пред'явлений до технічного обслуговування на 23 колії станції Клепарів 25/26.08.2021 о 5 год 10 хв. Технічне обслуговування поїзда № 2121 проводили ст. О. та З. у зміні майстра К. Під час технічного обслуговування поїзда зауважень до технічного стану вагонів не було. 26.08.2021 о 7 год 39 хв машиністу поїзда № 2121 було вручена довідка про забезпечення поїзда гальмами форми ВУ-45. О 7 год 40 хв поїзд № 2121 відправився з станції Клепарів.»

### **здіяні відбудовні засоби та опис дій задіяних працівників щодо ліквідації наслідків транспортної події**

Час видання наказу відбудовним поїздам		Вид допомоги, що викликала	Звідки викликано відбудовні засоби	Час прибуття на місце робіт		Час закінчення роботи відбудовних поїздів	
ГОД	ХВ			ГОД	ХВ	ГОД	ХВ
08	43	відновний поїзд 3512	станція Львів	11	52	12	15
08	54	відновний поїзд 4512	станція Стрий	13	38	04	30

**Коментар:** Описується організація відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій, відповідно до вимог:

Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 27 квітня 2001 року № 258, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 17 травня 2001 р. за № 422/5613 (при зіткненнях, сходженнях);

Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом затверджених наказом Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2000 року № 567, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 23 листопада 2000 року за № 857/5078 (при аваріях з небезпечними вантажами).

**дії працівників Державної служби України з надзвичайних ситуацій (у разі залучення) - облік та опис виявлених відхилень в роботі залізничного транспорту та працівників залізничного транспорту:**

- причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події;

- структурна організація, порядок надання та виконання розпоряджень, вимоги до причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події;

- дотримання працівниками залізничного транспорту вимог нормативно-правових актів;

- сигнальних та контрольних систем інфраструктури залізничного транспорту, в тому числі реєстрація від пристроїв для автоматичного запису даних (обладнання сигналізації та зв'язку, тощо);

- інших об'єктів інфраструктури залізничного транспорту;
- рухомого складу залізничного транспорту, в тому числі реєстрація від пристроїв для автоматичного запису даних;
- дані розшифрування пристроїв для автоматичного запису даних.

**дії працівників залізничного транспорту, пов'язані з управлінням поїздами, правильністю функціонування та роботою інфраструктури залізничного транспорту:**

- заходи, здійснені для контролю руху поїздів та подання сигналів, пов'язаних з управлінням поїздами, правильністю функціонування та роботою інфраструктури залізничного транспорту;
- обмін усними повідомленнями у зв'язку з транспортною подією, в тому числі реєстрація від пристроїв для автоматичного запису даних.

**режим роботи та відпочинку працівників залізничного транспорту:**

- робочий час, що застосовується до причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події;
- обставини особистого характеру та за станом здоров'я, які мали вплив на настання транспортної події, в тому числі наявність фізичного чи фізіологічного стресу.

**попередні транспортні події подібного характеру (у разі, якщо подібні транспортні події відбувалися).**

**5. Аналіз фактів з'ясованих під час проведення технічного розслідування, з метою складання висновку щодо причин транспортної події.**

При здійсненні аналізу зазначаються відомості щодо порушення нормативно-правових актів чи нормативних актів, які призвели до настання випадку транспортної події, які були виявлені при огляді на місці транспортної події так і порушення виявлені в процесі дослідження всіх обставин та фактів.

**6. Висновки щодо причин транспортної події:**

- основні та безпосередні причини настання транспортної події, в тому числі фактори, що сприяли діям, здійснені причетними працівниками залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події, або стан рухомого складу залізничного транспорту та/або інфраструктури залізничного транспорту, тощо;
- причини, пов'язані із технічним навчанням працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події, тощо;
- причини, пов'язані із порушенням нормативно-правових актів, тощо;
- додаткові причини чи порушення, виявлені під час технічного розслідування, але безвідносно до висновків щодо причин настання транспортної події, тощо;
- остаточний висновок щодо класифікації транспортної події.

**7. Облік вже здійснених або прийнятих профілактичних заходів суб'єктом господарювання щодо запобігання транспортним подіям (в разі потреби).**

**8. Рекомендації з безпеки.**

Комісія на підставі аналізу інформації, отриманої під час технічного розслідування транспортної події, та висновків комісії щодо причин транспортної події розробляє рекомендації з безпеки, спрямовані на:

- підвищення рівня безпеки на залізничному транспорті;
- запобігання виникненню транспортних подій у майбутньому;
- дотримання вимог законодавства України.

Під час розробки рекомендацій з безпеки враховуються виявлені відхилення функціонування інфраструктури залізничного транспорту, рухомого складу залізничного транспорту, системи управління безпекою руху суб'єктів господарювання, у тому числі ті, що безпосередньо не вплинули на виникнення транспортної події, але мали певну загрозу забезпечення безпеки на залізничному транспорті в цілому.

Рекомендації з безпеки можуть розроблятися за такими напрямками:

- визначення фактичних та потенційних ризиків щодо забезпечення безпеки на залізничному транспорті;
- удосконалення системи навчання та перевірки знань нормативних актів з безпеки руху поїздів і маневрової роботи працівників залізничного транспорту України та працівників, діяльність яких пов'язана з перевезенням пасажирів, вантажів та небезпечних вантажів залізничним транспортом;
- удосконалення ПТЕ залізниць України, ПТЕ МПЗТ, ПТЕ промислових підприємств, інших нормативно-правових актів тощо;
- утримання рухомого складу залізничного транспорту та інфраструктури залізничного транспорту в належному технічному стані, забезпечення проведення в установленому порядку їх технічного огляду, обслуговування та ремонту тощо;
- удосконалення нормативно-правових актів у сфері безпеки, охорони праці та пожежної безпеки на залізничному транспорті;
- проведення інших заходів, що випливають із результатів технічного розслідування транспортної події.

Результати технічного розслідування транспортної події розглядаються на нарадах Укртрансбезпеки або її територіальних органів з керівниками суб'єктів господарювання або уповноваженими ними особами та іншими заінтересованими особами чи органами.

Рекомендації з безпеки мають базуватись на таких принципах:

- конкретності та ефективності;
- можливості реалізації та контролю за виконанням.

Голова комісії

\_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (ініціали, прізвище)

Член комісії

\_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (ініціали, прізвище)

### 3.8 Складання висновку щодо класифікації транспортної події

Висновок щодо класифікації транспортної події складається відповідно до пункту 3 розділу IV, пункту 2 розділу V Порядку технічного розслідування, за результатами технічного розслідування, в залежності від ознак транспортної події, визначених Положенням про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованим в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772 (форма висновку наведена у додатку б).



ЗАТВЕРДЖУЮ  
Голова комісії з технічного  
розслідування транспортної події  
\_\_\_\_\_ Костянтин Іванов

« 20 » \_\_липня\_\_ 2022 р.

#### ВИСНОВОК щодо класифікації транспортної події

За результатами технічного розслідування транспортної події, що сталася 26 серпня 2021 р. перед вхідним світлофором головної колії № 1 станції Глинна-Наварія перегону Оброшин – Глинна-Наварія Регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій сталося сходження з залізничних рейок 16 (з 18 по 33 за напрямком руху) навантажених вагонів, відповідно до пункту **10** розділу **II** додатка до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772, класифікувати транспортну подію та взяти до обліку, як транспортну подію – **аварію**.

Член комісії

Іван Іванов

### 3.9 Орієнтовний перелік матеріалів, що додаються до звіту технічного розслідування транспортної події

Перелік може змінюватись в залежності від обставин транспортної події.

№ з/п	Найменування
1	2
	<b>Обов'язковий перелік</b>
1	Опис матеріалів
2	Повідомлення про катастрофу, аварію, інцидент
3	Копія наказу про призначення комісії з технічного розслідування
4	План роботи комісії
5	Звіт технічного розслідування (катастрофи (аварії з серйозними наслідками), аварії, інциденту)
	<b>Документи та матеріали, що додаються у разі посилання на них у звіті</b>
6	Схема зруйнованої колії і розміщення рухомого складу, а також перелік і розміщення предметів (деталей), вилучених з місця події у зв'язку з відбудовними роботами, фотознімки загального виду місця транспортної події, пошкодженої колії і рухомого складу, окремих їх вузлів і деталей або фотознімки сторонніх предметів, неправильно завантажених (вивантажених) вагонів, ескізи зламаних деталей (якщо вони є) із зазначенням вад, дефектів, тріщин та інше, що мають значення при розслідуванні транспортної події
7	Акти огляду і обміру колії і стрілочних переводів, вагонів, споруд і пристроїв, тягового рухомого складу та інших технічних засобів з зазначенням відхилень від норм їх утримання й пошкодження в результаті транспортної події (або їх копії).
8	Акт контрольної перевірки роботи автогальм вагонів, що залишилися (або їх копії).
9	Акти стану і роботи технічних засобів безпеки руху (ДИСК, ПОНАБ, АЛСН, СЦБ, радіозв'язок та інші), що мають відношення до транспортної події
10	Копія натурального листа поїзда
11	Копія швидкостемірної стрічки поїзда, що зазнав транспортної події, й результати її розшифрування (із зазначенням місця, де зберігається оригінал стрічки)
12	Копія довідки ВУ-45 про забезпечення поїзда, який зазнав транспортної події, автогальмами
13	Копія попередження про обмеження швидкості
14	Підсумки проведених експериментів, розрахунки, висновки й дослідження експертних комісій, інститутів (якщо проводились)
15	Викопіювання з графіка виконаного руху ділянки, на якій допущена транспортна подія, яке засвідчене начальником відділу перевезень, дані про затримки поїздів
16	Витяг із журналів ВУ-100, ДУ-2 (ДУ-3), ДУ-46, ТУ-28, ТУ-152, із журналів диспетчерських розпоряджень, технічно-розпорядчих актів станцій, журналів огляду колії і стрілочних переводів, інших технічних засобів у частині, що стосується причин транспортної події, що трапилась
17	План і профіль колії місця транспортної події, довідки про результати останньої перевірки колії колієвимірвальними і дефектоскопними засобами з доданням стрічок з перевірки колії вагоном-колієвимірвачем, а також копії записів із журналів ПУ-28 і ПУ-29 про результати натурних перевірок колії та інше
18	Копії накладних і дорожніх відомостей (для транспортних подій з вантажними поїздами)

<b>19</b>	Метеорологічна довідка
<b>20</b>	Акти про пошкодження рухомого складу
<b>21</b>	Якщо тяговий рухомий склад чи вагони отримали під час ліквідації наслідків додаткові пошкодження, які викликали потребу їх списання, до справи про подію додаються відповідні копії актів із доданням фотознімків безпосередньо після транспортної події та окремо з фіксацією додатково пошкоджених місць і вузлів під час проведення відбудовних робіт.
<b>22</b>	Довідка про пошкодження вантажів
<b>23</b>	Довідка про збитки від втрати вантажу і пошкодження технічних засобів рухомого складу, колії, СЦБ, контактної мережі, а також про витрати на ліквідацію наслідків
<b>24</b>	Довідка про витрати на відновлення колії, СЦБ, контактної мережі
<b>25</b>	Довідка про загальні матеріальні збитки
<b>26</b>	Список потерпілих з попереднім діагнозом
<b>27</b>	Документи, які характеризують осіб, причетних до транспортної події: пояснення, характеристики, дані про режим праці і відпочинку, про результати останніх іспитів щодо знання ПТЕ і посадових інструкцій, а також висновки про медичний огляд безпосередніх винуватців, потреба у яких визначається у кожному конкретному випадку

### **3.10 Оприлюднення інформації, пов'язаної з технічним розслідуванням транспортної події**

У процесі технічного розслідування транспортної події розповсюдження інформації обмежується тільки даними про обставини транспортної події.

Не підлягають оприлюдненню та розголошенню в засобах масової інформації такі відомості:

- пояснення осіб, отримані у процесі технічного розслідування транспортної події;
- листування між особами, що стосується експлуатації рухомого складу залізничного транспорту та/або управління інфраструктурою залізничного транспорту;
- медичні або конфіденційні відомості, які стосуються осіб та учасників транспортної події.

Інформацію щодо обставин та причин транспортної події голова та члени комісії використовують з метою підготовки рекомендацій з безпеки.

Інформація щодо обставин та причин катастроф (аварій із серйозними наслідками) оприлюднюється на офіційному веб-сайті Укртрансбезпеки після завершення технічного розслідування транспортної події, але не пізніше ніж через 12 місяців з дати, коли сталася катастрофа (аварія із серйозними наслідками).

## 4. ДОДАТКИ

### 4.1. Чекліст на залізничному транспорті

Додаток 1

#### ЧЕКЛІСТ

загальні питання щодо рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, що причетні до транспортної події

#### 1. Обставини настання транспортної події (далі – ТП):

Дата та час, місце настання ТП: \_\_\_\_ . \_\_\_\_ .20 \_\_\_\_ об \_\_\_\_ год \_\_\_\_ хв.

Трапилася на:

станції;

на \_\_\_\_\_ км \_\_\_\_\_ ПК перегону;

під'їзній колії.

(назва станції, перегону, під'їзної колії (з зазначенням суб'єкта господарювання))

регіональної філії «\_\_\_\_\_ залізниця» АТ «Укрзалізниця»

При виконанні:

Маневрової роботи

Поїзної роботи

Контрольні відомості про поїзди та їх склад, маневровий склад

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив		Склад поїзда							
		серія	номе	кількість вісей	вага	кількість вагонів					
						4-вісних	6-вісних	8-вісних	інших	завантаже-них	порож-ніх

Травмовано у ТП осіб

Загинуло у ТП осіб

Рухомий склад залізничного транспорту, що мав сходження з залізничних рейок:  
Локомотив:

- Електровоз  
 Тепловоз  
 МВРС  
 Дизель-поїзд

Серія \_\_\_\_\_ № \_\_\_\_\_

Кількість вагонів, що мали сходження чи зіткнення в транспортній події:

пасажирських _____	вантажних _____	з небезпечними вантажами _____
№	№	№
№	№	№
№	№	№
№	№	№
№	№	№
№	№	№

## 2. Наявність відповідних документів локомотивної бригади.

Машиніст:

\_\_\_\_\_ (прізвище, ім'я, по батькові)

Посвідчення на право управління локомотивом (МВРС): так / ні.

Маршрут слідування: так / ні.

Службовий та технічний формуляри машиніста: так / ні.

Талон попередження: так / ні.

Посвідчення про допуск до роботи з електроустановками: так / ні.

Посвідчення про перевірку знань з питань охорони праці: так / ні.

Попередження про допустимі швидкості руху на ділянках: так / ні.

Фотокопії вищезазначених документів локомотивної бригади: так / ні.

## 3. Фіксація та опис місця транспортної події.

Характеристика місця події: кількість головних колій \_\_\_\_\_; підйом/спуск \_\_\_\_\_%; горизонтальна ділянка довжиною \_\_\_\_\_ м; крива радіусом \_\_\_\_\_ м; пряма довжиною \_\_\_\_\_ м; виїмка глибиною \_\_\_\_\_ м; насип висотою \_\_\_\_\_ м; засоби сигналізації та зв'язку – \_\_\_\_\_; (тип блокування ЕЦ, АБ, НАБ, ДЦ)

Погонні умови (заповнити, зайве закреслити): світло, темно, ясно, хмарно, туман, снігопад, хуртовина, дощ, ожеледь, видимість \_\_\_\_\_ м, вітер (напрямок) \_\_\_\_\_ м/с, температура повітря \_\_\_\_\_ °С.

Конструкція верхньої будови колії: рейки типу \_\_\_\_\_; число шпал на кілометр \_\_\_\_\_ шт.; баласт \_\_\_\_\_; тип шпал: \_\_\_\_\_ (залізобетонні/дерев'яні).

Акти огляду і обміру колії і стрілочних переводів, вагонів, споруд і пристроїв, тягового рухомого складу та інших технічних засобів з зазначенням відхилень від норм їх утримання й пошкодження в результаті транспортної події (або їх копії): **так / ні.**

Акт огляду колії (зазначити технічний стан колії та виявлені відхилення від норм): **так / ні.**

Акт огляду рухомого складу (указати стан і виявлені відступи від нормативного утримання): **так / ні.**

Акт технічного стану ходових частин (рами візків, колісних пар та буксових вузлів): **так / ні.**

Акт технічного стану рами та кузова вагона, (контейнера, контейнера-цистерни), опорних поверхонь (п'ятники, підп'ятники, ковзуни): **так / ні.**

Акт технічного стану зливних пристроїв (у разі перевезення небезпечних вантажів у вагонах-цистернах): **так / ні.**

Акт огляду зчіпних та ударних приладів (указати стан і виявлені відхилення від нормативних розмірів та допусків): **так / ні.**

Акт огляду положення, видимості та стану колійних та поїзних сигналів відповідають: **так / ні.**

## **2. При здійсненні фотофіксації місця транспортної події зафіксовано та додається:**

Загальний вигляд місця транспортної події (фотоматеріали, які найбільше висвітлюють наслідки транспортної події та розташування рухомого складу на місці транспортної події): **так / ні.**

Окремо загальний вид кожної одиниці рухомого складу залізничного транспорту (з фіксуванням номерів вагонів, серій локомотивів, МВРС) пошкоджених в транспортній події: **так / ні.**

Схема зруйнованої колії і розміщення рухомого складу: **так / ні.**

Перелік і розміщення предметів (деталей), вилучених з місця події у зв'язку з відбудовними роботами: **так / ні.**

Фотознімки загального виду місця транспортної події, пошкодженої колії і рухомого складу, окремих їх вузлів і деталей (колії, шпальної решітки, стрілочних переводів, колісних пар, візків вагонів, редукторів тощо) або фотознімки сторонніх предметів, неправильно завантажених (вивантажених) вагонів, ескізи зламаних деталей (якщо вони є) із зазначенням вад, дефектів, тріщин та інше, що мають значення при розслідуванні транспортної події: **так / ні.**

Копія швидкостемірної стрічки поїзда, що зазнав транспортної події, й результати її розшифрування (із зазначенням місця, де зберігається оригінал стрічки) \_\_\_\_\_ **так/ні.**

Копія (фотокопія) журналу технічного стану локомотива (форми ТУ-152) **так/ні.**

Всі прилади та їх положення ведучої кабіни машиніста (швидкостемір, положення перемикачів, положення контролера машиніста, положення ручки крана основного та допоміжного гальма, перемикача ЕПК-150, бірки проведення останніх ремонтів приладів та їх інвентарні (заводські) номери): **так/ні.**

Місце викочування колісної пари на головку рейки (*місце сходження*) рухомого складу залізничного транспорту: **так/ні.**

Гальмівне та механічне обладнання рухомого складу залізничного транспорту, який мав сходження та локомотива: **так/ні.**

Загальний вид та положення стрілочних переводів: **так/ні.**

Покази та справність всіх світлофорів: **так/ні.**

Пульт чергового по станції, маневровій гірці тощо: **так/ні.**

Нанесення, розташування маркування небезпечних вантажів на цистернах, що мали сходження: **так/ні.**

Таблички останньої перевірки котла вагона-цистерни **так/ні.**

Фотокопія швидкостемірної стрічки локомотива: **так/ні.**

Опис небезпечного вантажу:

№ вагону _____;	№ вагону _____;
Номер ООН _____;	Номер ООН _____;
Аварійна картка _____;	Аварійна картка _____;
Клас небезпеки _____;	Клас небезпеки _____;

Пояснення працівників причетних до транспортної події (*машиніста, помічника машиніста, чергового по станції, інших причетних працівників залізничного транспорту та свідків транспортної події*): **так/ні.**

Матеріали направлені на електронну пошту: \_\_\_\_\_@\_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_

(посада відповідального виконавця)

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(прізвище, ім'я)

\_\_\_\_\_

(посада відповідального виконавця)

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(прізвище, ім'я)

\* **так/ні** – потрібне обвести

## 4.2. Приклад заповнення чеклиста на залізничному транспорті з коментарями

Додаток 2

### ЧЕКЛИСТ

загальні питання щодо рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, що причетні до транспортної події

#### 4. Обставини настання транспортної події (далі – ТП):

Дата та час, місце настання ТП: 12 . 12 .2023 об 10 год 12 хв.

Трапилася на:



станції;



на \_\_\_\_\_ км \_\_\_\_\_ ПК перегону;



під'їзній колії.

станція Нігин

(назва станції, перегону, під'їзної колії (з зазначенням суб'єкта господарювання))

регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця»

При виконанні:



Маневрової роботи



Поїзної роботи

**Коментар:** Відповідно до отриманої оперативної інформації від суб'єкта господарювання на залізничному транспорті інспектор Укртрансбезпеки на місці транспортної події повинен перевірити фактичний час настання транспортної події, місце настання, при якій з видів робіт сталася транспортна подія.

контрольні відомості про поїзди та їх склад, маневровий склад

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив		Склад поїзда								
		серія	номер	кількість вісей	вага	кількість вагонів						
						4 - вісних	6 - вісних	8 - вісних	інших	завантажених	порожніх	
67	Пас.	М62м	12252	30	42	6						

**Коментар:** Відповідно до отриманої оперативної інформації від суб'єкта господарювання на залізничному транспорті, інспектор Укртрансбезпеки на місці транспортної події повинен перевірити фактичний час настання транспортної події, місце

настання, при яких з видів робіт сталася транспортна подія, дані рухомого складу залізничного транспорту та, у разі уточнення даних або їх розбіжностей, надати оперативному черговому інформацію для внесення виправлених відомостей до оперативного повідомлення.

Травмовано у ТП осіб

Загинуло у ТП осіб

Рухомий склад залізничного транспорту, що мав сходження з залізничних рейок:  
Локомотив:

Електровоз

Тепловоз

МВРС

Дизель-поїзд

Серія М62м № 12252

Кількість вагонів, що мали сходження чи зіткнення в транспортній події:

пасажирських <u>2</u>	вантажних _____	з небезпечними вантажами _____
№ <u>56343435</u>	№ _____	№ _____
№ <u>24563122</u>	№ _____	№ _____
№ _____	№ _____	№ _____
№ _____	№ _____	№ _____
№ _____	№ _____	№ _____
№ _____	№ _____	№ _____

**Коментар:** При сходженні з залізничних рейок вантажного поїзда інспектор за натурним листом (форма ДУ-1) поїзда визначає кількість одиниць рухомого складу, що зійшли з рейок, рід вантажу та кількість вантажу у вагонах, небезпечність цього вантажу для людей та зовнішнього середовища.

**Наявність відповідних документів локомотивної бригади.**

Машиніст: Іванов Іван Іванович  
(П. І. Б.)

**Коментар:** Інспектор повинен обов'язково зробити фото всіх нижчезазначених документів.

Посвідчення на право управління локомотивом (МВРС): так/ні.

Маршрут слідування так/ні.

Службовий та технічний формуляри машиніста (див. рис. 46) так/ні.

Талон попередження **так / ні.**

Посвідчення про допуск до роботи з електроустановками **так / ні.**

Посвідчення про перевірку знань з питань охорони праці **так / ні.**

Попередження про допустимі швидкості руху на дільницях **так / ні.**

Фотокопії вищезазначених документів локомотивної бригади **так / ні.**

### **Коментар:**

*Формуляри машиніста та помічника машиністам (див. рис. 47).*

*При призначенні на посаду машиніста чи помічника машиніста, 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 на право 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.*

## **Форма та положення про ведення службового формуляру локомотивних бригад**

Форма ТУ-57  
Затверджена УЗ в 2003 р.

Державна  
адміністрація залізничного транспорту  
України.

### **СЛУЖБОВИЙ ФОРМУЛЯР**

машиніста (помічника машиніста)  
локомотива.

Залізниця \_\_\_\_\_

Депо \_\_\_\_\_

Прізвище \_\_\_\_\_

Ім'я, п/б \_\_\_\_\_

Працює на посаді з \_\_\_\_\_

Видано ТЧ (ТЧЗЕ) \_\_\_\_\_  
(підпис)

М.П.

Початок \_\_\_\_\_ 200\_ р.

Закінчено \_\_\_\_\_ 200\_ р.

### **Положення** про формуляр машиніста (помічника машиніста)

1. Службовий формуляр машиніста, помічника машиніста є документом, в якому відображається робота локомотивної бригади:

- щодо дотримання встановлених вимог ПТЕ, інших нормативних документів Укрзалізниці, залізниці, депо стосовно кола обов'язків робітників локомотивних бригад;
- з водіння поїздів, виконанню маневрової роботи;
- по догляду за ТРС та дотриманням правил його експлуатації (приймання, здача, технічне обслуговування).

2. При виконанні посадових обов'язків службовий формуляр знаходиться у машиніста (помічника машиніста) та пред'являється на вимогу осіб, які повинні виконувати перевірки роботи локомотивних бригад і технічного стану локомотивів, з записом зауважень та рекомендацій у формуляр. До них відносяться:

- старші машиністи;
- машиністи-інструктори локомотивних бригад;
- інженери з безпеки руху локомотивних депо;
- ревізори з безпеки руху;
- начальник, головний інженер і заступники начальника локомотивного депо та служби ;

Записи проводяться за результатами: КП, раптових перевірок, супроводу поїздів, перевірки швидкостемірних стрічок, проведення співбесіди, а також у випадку притягнення до дисциплінарної відповідальності, позбавлення талону попередження, за неналежне виконання посадових обов'язків.

3. Формуляр помічника машиніста додатково пред'являється на вимогу машиніста локомотива.

4. Після виконання запису проведених співбесід, заува-



## ПОЛОЖЕННЯ

### про технічний формуляр машиніста (помічника машиніста)

В технічному формулярі ведеться облік роботи, проведеної машиністом-інструктором з працівниками локомотивних бригад з питань безпеки руху, робляться записи (вклеювання) чи друкуються матеріали про дії локомотивних бригад в нестандартних і аварійних ситуаціях, виписки з нормативних документів, експлуатації і ремонту локомотивів (МВРС), охорони праці, протипожежної безпеки.

Технічний формуляр має наступні розділи:

#### Розділ 1 (стор. 1-85):

1. Виписки з основних керівних документів (наказів) Укрзалізниці, начальників залізниці, служби локомотивного господарства та локомотивного депо з безпеки руху ( по переліку затвердженому начальником депо).

2. Відмітки про проведені інструктажі з безпеки руху по випадках транспортних подій з вини локомотивних бригад (катастрофи, аварії, серйозні інциденти, інциденти), при перерві в роботі чи змінах на дільницях обслуговування.

#### Розділ 2 (стор. 86-100):

1. Виписки з наказу начальника залізниці, місцевих інструкцій про порядок випробування та перевірки дії гальм.

2. Виписки з місцевих інструкцій, ТРА станцій ( по переліку інструкцій та ТРА затвердженому начальником депо).

3. Виписки з наказів щодо встановлених швидкостей руху на перегонах і станціях по дільницям обслуговування ( або видаються окремим додатком до технічного формуляра).

4. Виписки місць на перегонах та станціях з постійними і тривало діючими обмеженнями швидкості руху, розмивними місцями колії та земляного полотна.

5. Виписки місць розміщення пунктів контролю стану буксових вузлів рухомого складу та показчиків перегріву букс.

6. Виписки з наказів начальників залізниць про місця із зонами незадовільної роботи радіозв'язку по дільницям обслуговування.

#### Розділ 3 (стор. 101-130):

1. Особливості роботи та конструкції тягового рухомого складу (монтажні електросхеми тягового рухомого складу, технічні дані та призначення апаратів, пневматичні схеми, затверджені аварійні електричні і пневматичні схеми роботи обладнання і апаратів, перелік несправностей механічного обладнання локомотивів і встановлені швидкості прямування в цих випадках).

2. Порядок дій в нестандартних ситуаціях, несправностях пристроїв СЦБ, АЛС, зв'язку, колії, контактної мережі, спрацюванню пристроїв ПОНАБ, ДИСК, КТСМ, АСКД-Б.

Встановлені норми витрат дизпалива і електроенергії на тягу поїздів (або видаються окремим додатком до технічного формуляра).

#### Розділ 4 (стор. 131-150):

1. Виписки з нормативних документів охорони праці, техніки безпеки.

2. Виписки з документів, по яким проводився інструктаж локомотивних бригад з питань охорони праці.

#### Розділ 5 (стор. 151-160):

1. Виписки з правил протипожежної безпеки тягового рухомого складу.

2. Правила застосування протипожежних засобів і порядок дій при виникненні пожежі на ТРС чи в складі поїзда.

3. Виписки місць огляду помічником машиніста машинного відділення тягового рухомого складу на шляху прямування.

#### Розділ 6 (стор. 161-170):

1. Виписки з правил перевезення небезпечних вантажів (НВ) і вибухових речовин (ВР).

2. Порядок дій в аварійних ситуаціях при наявності в поїзді НВ і ВР.

*Примітки.*

1. Розділ 6 ведеться в тих депо, локомотивні бригади яких пов'язані з перевезеннями небезпечних вантажів.

2. Виходячи із місцевих умов, зміст технічного формуляра може бути розширеним та в ньому залишені чисті листи для внесення додаткових записів. В процесі роботи локомотивних бригад ними вносяться додаткові записи від руки або друкуються необхідні матеріали (додатками, вклейками чи файлами).

3. Цей технічний формуляр також заповнюється та використовується в роботі машиністом-інструктором локомотивних бригад (крім п.2 розділу1).»

**Коментар:** Попередження на поїзди видаються відповідно до вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрованого Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854, Інструкції з руху поїздів та маневрової роботи на залізницях України, затверджену наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31 серпня 2005 р. № 50717.

### **ПОРЯДОК ВИДАЧІ ПОПЕРЕДЖЕНЬ НА ПОЇЗДИ**

«Якщо у разі проходження поїздів необхідно забезпечити особливу пильність локомотивних бригад і попередити їх про виконання робіт, на поїзди видаються письмові попередження (див. рис. 47, 48, 49).

Попередження видаються:

- при несправності колії, пристроїв контактної мережі, переїзної сигналізації, штучних та інших споруд, а також при виконанні ремонтних і будівельних робіт, що вимагають зменшення швидкості або зупинки в дорозі;
- на випадок введення в дію нових видів засобів сигналізації та зв'язку, а також при включенні нових, переміщені або відміні існуючих світлофорів і через їх несправність, коли світлофор неможливо привести в закрите положення;
- якщо несправні колійні пристрої автоматичної локомотивної сигналізації;
- при відправленні поїзда з вантажами, що виходять за межі габаритів навантаження, коли під час проходження цього поїзда необхідно знижувати швидкість або дотримуватися особливих умов;
- за умови роботи на двоколіїному перегоні снігоочисника, баластера, рейкоукладача, підйомного крана, щетбенеочисної та інших машин;
- за умови введення в поїзд рухомого складу, який не може рухатися зі швидкістю, що визначена для даної ділянки;
- за умови роботи знімних рухомих одиниць, а також у разі перевезення на колійних вагончиках важких вантажів;
- в усіх інших випадках, коли вимагається зменшення швидкості або зупинка поїзда в дорозі, а також коли необхідно попередити локомотивні бригади про особливі умови проходження поїзда.

Усі попередження підрозділяються на три види:

а) діючі з моменту встановлення до відміни, коли відповідний керівник за умовами проведення робіт не може визначити точного терміну їх закінчення;

б) діючі протягом визначеного, встановленого керівником робіт терміну, який вказується у заявці на видачу попередження;

в) ті, що встановлюються для окремих поїздів при необхідності дотримання особливих умов їх пропускання (наявність у поїзді вантажу або рухомого складу, який не може рухатись зі встановленою швидкістю, у разі призначення не передбачених розкладом зупинок тощо).



### 3. Фіксація та опис місця транспортної події.

Характеристика місця події: кількість головних колій 1; підйом/спуск 0 %; горизонтальна ділянка довжиною 1500 м; крива радіусом \_\_\_\_\_ м; пряма довжиною 2000 м; виїмка глибиною 0 м; насип висотою 1 м; засоби сигналізації та зв'язку – ЕЦ; (тип блокування ЕЦ, АБ, НАБ, ДЦ)

Погонні умови (заповнити, зайве закреслити): світло, темно, ясно, хмарно, туман, снігопад, хуртовина, дощ, ожеледь, видимість 5000 м, вітер (напрямок) південний 2 м/с, температура повітря 18 °С.

Конструкція верхньої будови колії: рейки типу \_\_\_\_\_; число шпал на кілометр \_\_\_\_\_ шт.; баласт \_\_\_\_\_; тип шпал: \_\_\_\_\_ (залізобетонні/дерев'яні).

Акти огляду і обміру колії і стрілочних переводів, вагонів, споруд і пристроїв, тягового рухомого складу та інших технічних засобів з зазначенням відхилень від норм їх утримання й пошкодження в результаті транспортної події (або їх копії) так/ні.

Акт огляду колії (зазначити технічний стан колії та виявлені відхилення від норм) так/ні.

Акт огляду рухомого складу (указати стан і виявлені відступи від нормативного утримання) так/ні.

Акт технічного стану ходових частин (рами візків, колісних пар та буксових вузлів) так/ні.

Акт технічного стану рами та кузова вагона, (контейнера, контейнера-цистерни), опорних поверхонь (п'ятника, підп'ятника, ковзуна): так/ні.

Акт технічного стану зливних пристроїв (у разі перевезення небезпечних вантажів у вагонах-цистернах) так/ні.

Акт огляду зчіпних та ударних приладів (указати стан і виявлені відхилення від нормативних розмірів та допусків) так/ні.

Акт огляду положення, видимості та стану колійних та поїзних сигналів відповідають так/ні.

### 2. При здійсненні фотофіксації місця транспортної події зафіксовано та додається:

Загальний вигляд (див. рис. 51, 52, 53) місця транспортної події (фотоматеріали, які найбільше висвітлюють наслідки транспортної події та розташування рухомого складу на місці транспортної події) так/ні.



*Рис. 51 Загальний вигляд місця транспортної події після зіткнення поїзда № 139 (тепловоз 2М62У № 0256Б-0075Б) з маневровим складом локомотива ЧМЕ-3 № 6926 (з 17 вагонів)*



*Рис. 52 Приклад оглядового фотографування*



*Рис. 53 Приклад оглядового фотографування*

**Коментар:** оглядове фотографування рухомого складу залізничного транспорту(див. рис. 54-56), яке фіксує місце транспортної події та дає уявлення про обставини безпосередньо на місці виникнення транспортної події (фотографування, як правило виконується з декількох точок, з чотирьох сторін);

Окремо загальний вид кожної одиниці рухомого складу залізничного транспорту (з фіксуванням номерів вагонів, серій локомотивів, МВРС) пошкоджених в транспортній події. так ні.



*Рис. 54 Приклад фото загального виду кожної одиниці рухомого складу залізничного транспорту (оглядове фотографування)*



*Рис. 55 Приклад фото загального виду кожної одиниці рухомого складу залізничного транспорту (оглядове фотографування)*



*Рис. 56 Приклад фото загального виду кожної одиниці рухомого складу залізничного транспорту (оглядове фотографування)*





*Рис. 58 Втрата міцності залізничної колії та порушення баластної призми*



*Рис. 59 Втрата міцності залізничної колії та порушення баластної призми*

При здійсненні огляду застосовується детальне фотографування, з метою фіксації різноманітних слідів та незначних за розмірами предметів у великому масштабі

Копія швидкостемірної стрічки поїзда, що зазнав транспортної події, й результати її розшифрування (із зазначенням місця, де зберігається оригінал стрічки) **так/ні.**

Копія (фотокопія) журналу технічного стану локомотива (форми ТУ-152) **так/ні.**

Всі прилади та їх положення ведучої кабіни машиніста (швидкостемір, положення перемикачів, положення контролера машиніста, положення ручки крана основного та допоміжного гальма, перемикача ЕПК-150, бирки проведення останніх ремонтів приладів та їх інвентарні (заводські) номери) **так/ні.** (див. рис. 60).

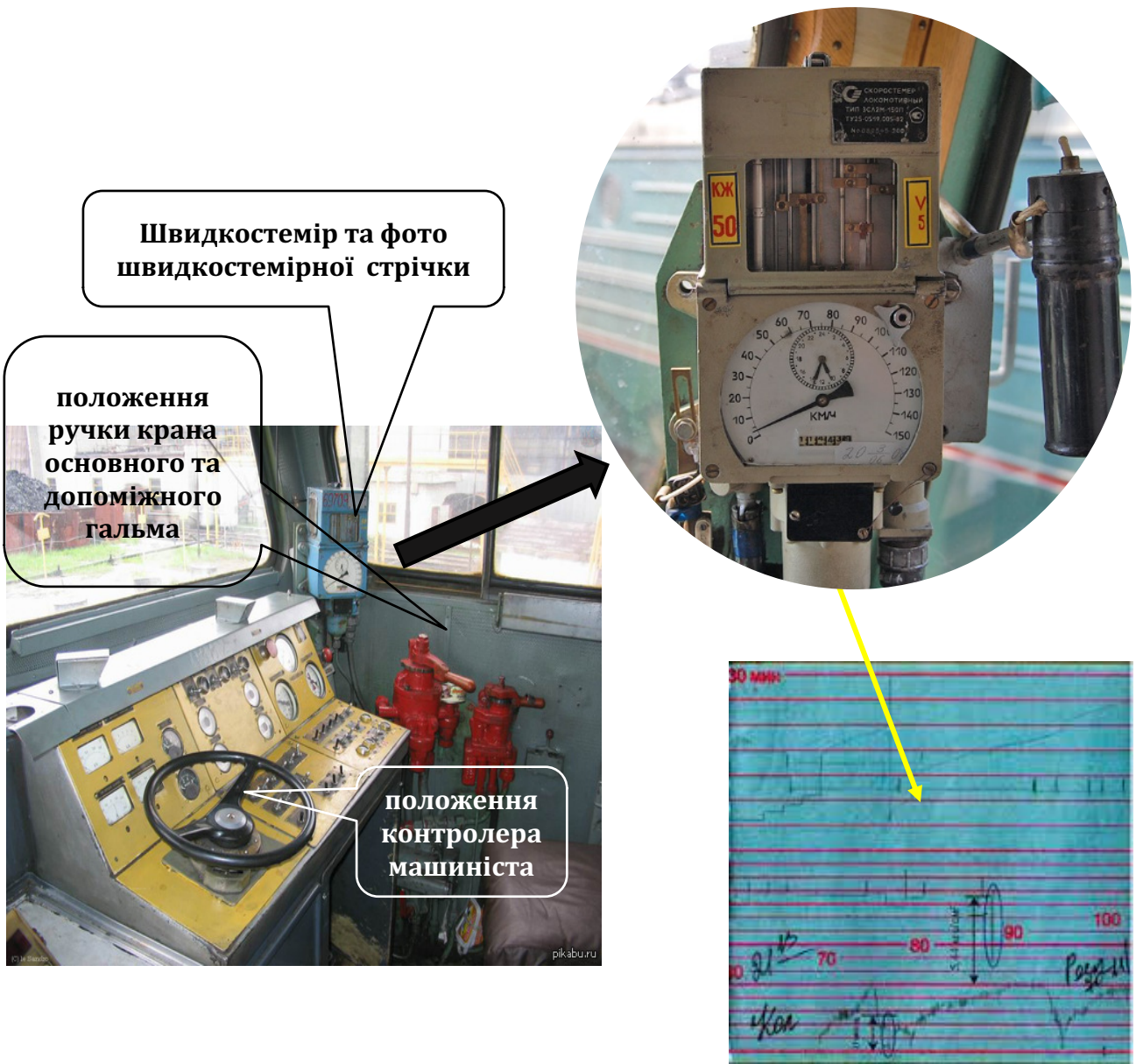


Рис. 60 Приклад приладів та їх положення ведучої кабіни машиніста

Місце викочування колісної пари на головку рейки (місце сходження) рухомого складу залізничного транспорту так/ні. (див. рис. 61).



Рис. 61 Слід кочення колісної пари по головці залізничної рейки та пошкодження колісної пари після сходження з залізничних рейок

**Коментар:** обов'язково робиться фото, якщо виявлено місце викочування (кочення) колісної пари по головці залізничної рейки та виявлені пошкодження колісної пари, залізничних рейок та полотна тощо (див. рис. \_\_).

Гальмівне та механічне обладнання рухомого складу залізничного транспорту, який мав сходження та локомотива так/ні. (див. рис. 62).

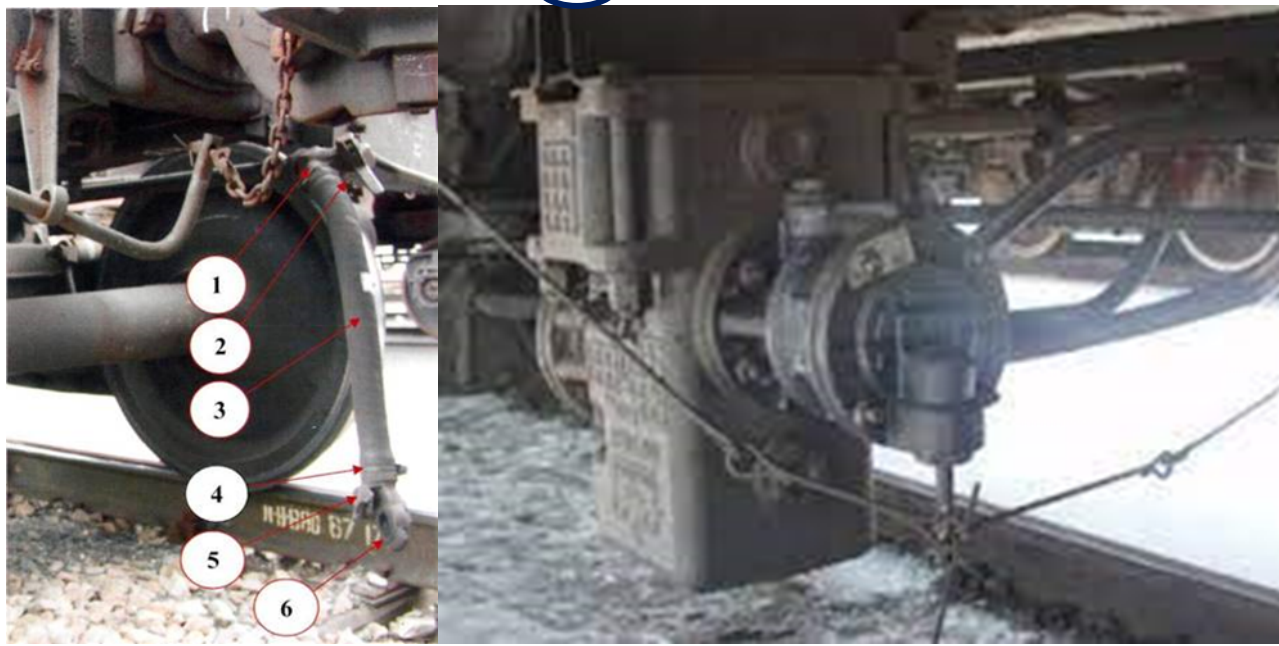


Рис. 62 Фото повітророзподільника та гальмівного рукава вантажного вагону

Загальний вид та положення стрілочних переводів **так/ні.** (див. рис. 63).

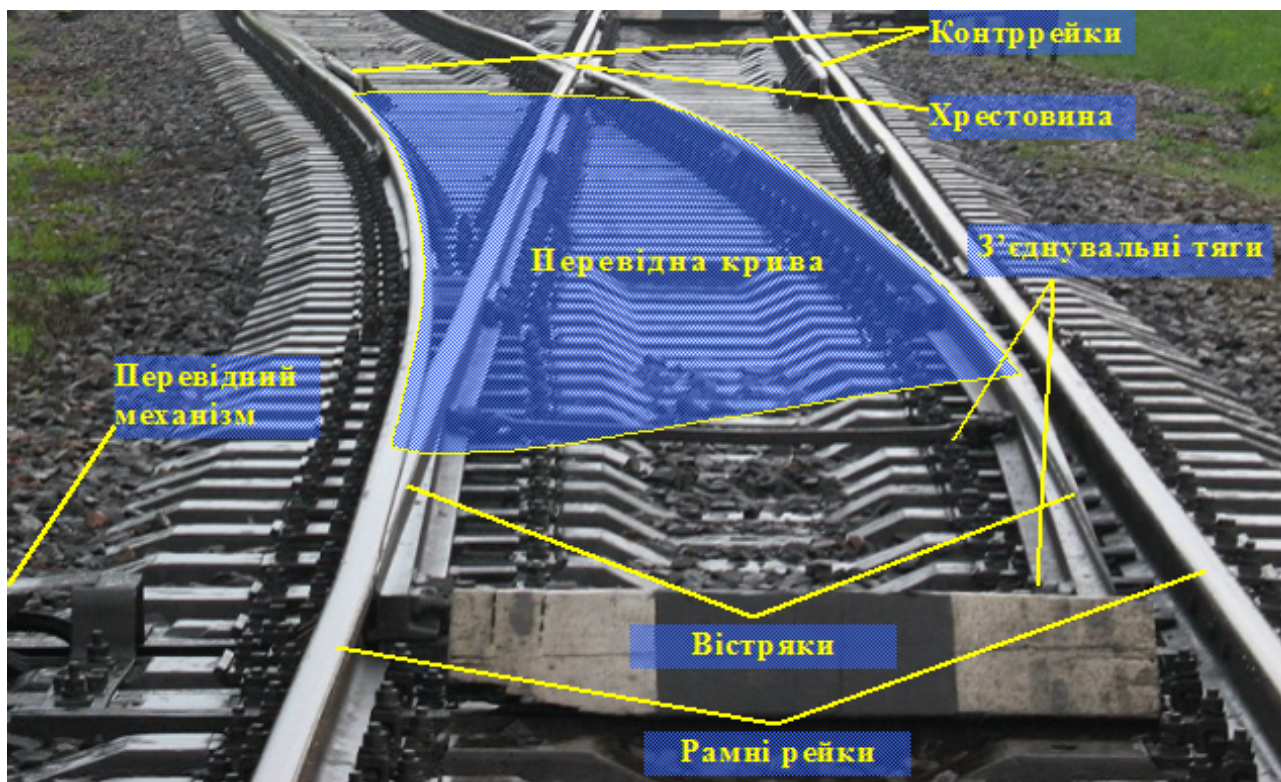


Рис. 63 Положення стрілочних переводів, якщо транспортна подія сталася в межах стрілочного переводу залізничної станції.

Покази та справність всіх світлофорів **так/ні.**

Пульт чергового по станції, маневровій гірці тощо: **так/ні.**

Нанесення, розташування маркування небезпечних вантажів на цистернах, що мали сходження **так/ні.** (див. рис. 64, 66).

**Коментар:** маркування вагону № 747377768 не відповідає вимогам Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25 листопада 2008 р. № 1430, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 26 лютого 2009 р. за № 180/16196.

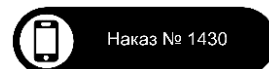




Рис. 64 Приклад нанесення маркування вагона-цистерни в порушення вимог нормативно-правових актів

Таблички останньої перевірки котла вагона-цистерни **так** ні. (див. рис. 65).

		EN 12972			
①	Виробник	<input type="text"/>			
②	Серійний номер цистерни	<input type="text"/>			
③	Країна виробництва	<input type="text"/>			
④	Країна затвердження типу	<input type="text"/>			
⑤	Номер затвердження типу	<input type="text"/>			
⑥	Компетентний орган	<input type="text"/>			
⑦	Регстраційний номер власника	<input type="text"/>			
⑧	Міжнародний регламент	<input type="text"/>			
⑨	Правила будови цистерни	<input type="text"/>			
⑩	Рік виготовлення	<input type="text"/>			
⑪	Пробний гідравлічний тиск	<input type="text"/>	кПа		
⑫	Зовнішній розрахунковий тиск	<input type="text"/>	кПа		
⑬	Місткість корпусу при 20 °C	<input type="text"/> л			
⑭	Місткість секцій при 20 °C	1	л/2	л/3	л
		4	л/5	л/6	л
⑮	Матеріал корпусу	<input type="text"/>			
⑯	Еквівалентна товщина для ст. сталі	<input type="text"/>	мм		
⑰	Захисний матеріал	<input type="text"/>			
⑱	Ізоляція	<input type="text"/>			
⑲	МДРТ	<input type="text"/>	кПа		
⑳	Максимальна дозволена маса друпта	<input type="text"/>	кЗ		
㉑	Маса тари	<input type="text"/>	кЗ		
㉒	Дата первинного випробування під тиском та клеймо технічного експерта	<input type="text"/>			
㉓	Дата останньої перевірки та клеймо технічного експерта	<input type="text"/>			
	Дата, вид	Тиск (кПа)	Клеймо		
	Дата, вид	Тиск (кПа)	Клеймо		
1			5		
2			6		
3			7		
4			8		
㉔	Розрахунковий температурний інтервал	<input type="text"/>	°C		
㉕	МДРТ системи розігріву чи охолодження	<input type="text"/>	кПа		

Рис. 65 Загальний вид таблички перевірки котла цистерни вантажного вагона для перевезення небезпечних вантажів

- Опис небезпечного вантажу:

№ вагону 74735666;

Номер ООН 1789;

Аварійна картка 801;

Клас небезпеки 4;

№ вагону \_\_\_\_\_;

Номер ООН \_\_\_\_\_;

Аварійна картка \_\_\_\_\_;

Клас небезпеки \_\_\_\_\_;

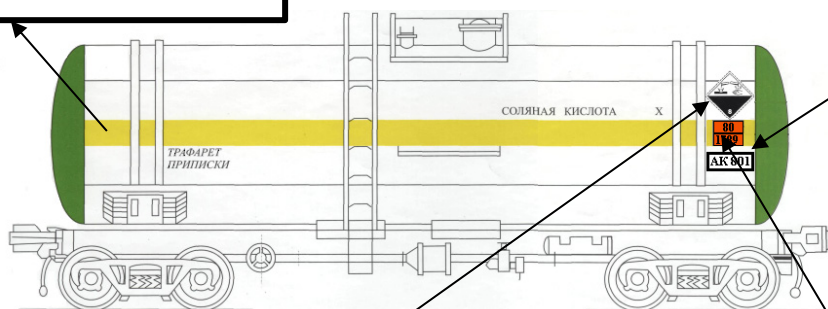
**Коментар:** обов'язково робиться фото, якщо виявлено невідповідність маркування вимогам Правил перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 № 1430, зареєстрованих в Міністерстві юстиції України 26.02.2009 за № 180/16196).



Відмітна смуга жовтого кольору, (вантаж - соляна кислота)

Номер аварійної картки

AK 801



Символ речовини, яка через свої хімічні властивості при контакті з шкірою і слизистими оболонками, викликає травми



Табличка оранжевого кольору з ідентифікаційним номером небезпеки і номер

80  
1789

Рис. 66 Приклад маркування нанесених на вагон-цистерну, що відповідають вимогам Правил перевезення небезпечних вантажів

Пояснення працівників причетних до транспортної події (машиніста, помічника машиніста, чергового по станції, інших причетних працівників залізничного транспорту та свідків транспортної події) так/ні.

Матеріали направлені на електронну пошту: \_\_\_\_\_@\_\_\_\_\_.

\_\_\_\_\_

(посада відповідального виконавця)

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(прізвище, ім'я)

\_\_\_\_\_

(посада відповідального виконавця)

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(прізвище, ім'я)

\* так / ні – потрібне обвести

### 4.3. Наказ про створення комісії з технічного розслідування

Додаток 3



ДЕРЖАВНА СЛУЖБА УКРАЇНИ З БЕЗПЕКИ НА ТРАНСПОРТІ

#### НАКАЗ

від “\_\_” \_\_\_\_\_ 20\_\_ р.

Київ

№ \_\_\_\_\_

**Про створення комісії з технічного розслідування обставин та причин транспортної події на залізничному транспорті**

Відповідно до підпункту 16 пункту 5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 (зі змінами), та пунктів 2, 3 розділу III Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 р. № 433, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 р. за № 1185/32637, з метою проведення технічного розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 14 жовтня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 3404 через зупиночну платформу Рубежівська залізничного перегону Борщагівка-Технічна – Почайна регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження з залізничних рейок вантажного вагона № 76720143 (далі – транспортна подія),

**н а к а з у ю:**

1. Створити комісію з технічного розслідування обставин та причин транспортної події на залізничному транспорті (далі – комісія) у такому складі:

ГЕРЕГА Іван – заступник начальника Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті – начальник відділу розслідувань аварій та подій Укртрансбезпеки, голова комісії;

БОНДАР Костянтин - головний спеціаліст відділу розслідувань аварій та подій Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті Укртрансбезпеки, член комісії.

## 2. Комісії:

розробити план діяльності комісії щодо проведення технічного розслідування обставин та причин транспортної події (далі – розслідування) відповідно до пункту 6 розділу III Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 р. № 433, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 р. за № 1185/32637 (далі – Порядок);

провести розслідування та скласти звіт після завершення проведення розслідування у строк, визначений пунктом 4 розділу V Порядку.

3. Контроль за виконанням цього наказу покласти на першого заступника Голови (Ім'я, Прізвище).

Голова

(Ім'я, ПРІЗВИЩЕ)

## 4.4 План роботи комісії з технічного розслідування

Додаток 4

ЗАТВЕРДЖУЮ

Голова комісії з технічного розслідування обставин та причин транспортної події на залізничному транспорті

\_\_\_\_\_ (Ім'я ПРИЗВИЩЕ)

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

### ПЛАН РОБОТИ (орієнтовний) комісії з технічного розслідування обставин та причин транспортної події на залізничному транспорті, що сталася

(вказати обставини за яких сталася транспортна подія)

№ з/п	Захід	Термін	Виконавець	Контроль
1	Збір інформації про: обставини транспортної події, інфраструктуру залізничного транспорту, рухомий склад залізничного транспорту тощо			
2	Підготовка запитів до: АТ «Укрзалізниця», інших підприємств та організацій залізничного транспорту			
3	Аналіз отриманої інформації щодо:			
3.1	безпосередніх обставин та наслідків настання транспортної події			
3.2	місця транспортної події, у тому числі зусиль рятувальних та надзвичайних служб			
3.3	відомостей про причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки на момент настання транспортної події			
3.4	інфраструктури залізничного			

	транспорту (типів рейок, стрілочних переводів, ділянки централізації, засобів сигналізації та зв'язку тощо)			
3.5	рухомого складу залізничного транспорту тощо;			
3.6	завданої шкоди життю та здоров'ю людини, матеріальна шкода та/або завдана шкода навколишньому природному середовищу			
3.7	пошкодження рухомого складу залізничного транспорту, інфраструктури залізничного транспорту, завдана шкода навколишньому природному середовищу тощо;			
3.8	зовнішні обставини транспортної події (погодні умови тощо)			
3.9	інших питань, направлення додаткових запитів тощо			
4	Аналіз фактів, з'ясованих під час проведення технічного розслідування, з метою складання висновку щодо причин транспортної події.			
5	Опрацювання висновків			
6	Формування рекомендацій з безпеки			
7	Формування Звіту технічного розслідування транспортної події			
8	Підписання Звіту членами комісії			

## 4.5 Форма звіту технічного розслідування

Додаток 5

### ЗВІТ технічного розслідування транспортної події

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ року

м. \_\_\_\_\_

#### 1. Загальні відомості.

Зазначається склад комісії з технічного розслідування транспортної події. Наводиться стислий опис транспортної події, коли і де вона відбулася та її наслідки.

#### 2. Безпосередні обставини та наслідки настання транспортної події:

обставини, за яких сталася транспортна подія:

дата, точний час та місце транспортної події;

опис місця транспортної події;

контрольні відомості про поїзди та їх склад, маневровий склад

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив		Склад поїзда								
		серія	номер	кількість вісей	вага	кількість вагонів						
						4-вісних	6-вісних	8-вісних	інших	завантажених	порожніх	

відомості про причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки на момент настання транспортної події

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Посада	Рік народження	Стаж роботи на залізничному транспорті	Стаж роботи на займаній посаді	Тривалість робочого дня (год)	Кількість годин на роботі	Відпочинок перед роботою (год)

інформація про вантажовідправника, перевізника, вантажоодержувача (наявність ліцензій, дозволів, сертифікатів, тощо);

характеристика та опис:

інфраструктури залізничного транспорту (типів рейок, стрілочних переводів, ділянки централізації, засобів сигналізації та зв'язку тощо);

рухомого складу залізничного транспорту тощо;

завдана шкода життю та здоров'ю людини, матеріальна шкода та/або завдана шкода навколишньому природному середовищу;

травмовані у транспортній події пасажирів та інші особи, працівники залізничного транспорту

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Рік народження	Місце проживання	Місце госпіталізації	Діагноз	Примітка

загиблі у транспортній події пасажирів та інші особи, працівники залізничного транспорту

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Рік народження	Місце проживання	Обставини смерті	Місце доставки тіла	Примітка

пошкодження (втрата) вантажу, багажу та іншого майна;  
пошкодження рухомого складу залізничного транспорту, інфраструктури залізничного транспорту, завдана шкода навколишньому природному середовищу тощо;  
зовнішні обставини транспортної події (погодні умови тощо).

3. Опис місця транспортної події, у тому числі зусиль рятувальних та надзвичайних служб:

поїзди та їх склад, у тому числі реєстраційні номери складових частин рухомого складу залізничного транспорту, останні ремонти тощо;

здіянні відбудовні засоби та дії, опис дій задіяних працівників щодо ліквідації наслідків транспортної події

Час видання наказу відбудовним поїздам		Вид допомоги, що викликала	Звідки викликано відбудовні засоби	Час прибуття на місце робіт		Час закінчення роботи відбудовних поїздів	
год	хв			год	хв	год	хв

дії працівників суб'єкта господарювання щодо ліквідації наслідків транспортної події; облік та опис виявлених відхилень в роботі залізничного транспорту та працівників залізничного транспорту;

причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події;

структурна організація роботи суб'єкта господарювання, порядок надання та виконання розпоряджень, вимоги до причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події;

дотримання працівниками залізничного транспорту вимог нормативно-правових актів; сигнальних та контрольних систем інфраструктури залізничного транспорту з урахуванням реєстрації даних від пристроїв для автоматичного запису даних (обладнання сигналізації та зв'язку тощо);

інших об'єктів інфраструктури залізничного транспорту;

рухомого складу залізничного транспорту, з урахуванням реєстрації від пристроїв для автоматичного запису даних;

дані розшифрування пристроїв для автоматичного запису даних;

дії працівників залізничного транспорту, пов'язані з управлінням поїздами, правильністю функціонування та роботою інфраструктури залізничного транспорту:

заходи, здійснені для контролю руху поїздів та подання сигналів, пов'язаних з управлінням поїздами, правильністю функціонування та роботою інфраструктури залізничного транспорту;

обмін усними повідомленнями у зв'язку з транспортною подією з урахуванням реєстрації даних від пристроїв для автоматичного запису даних;

режим роботи та відпочинку працівників залізничного транспорту;

робочий час причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події;

обставини особистого характеру та за станом здоров'я, які мали вплив на настання транспортної події, в тому числі наявність стресу;

попередні транспортні події схожого характеру.

4. Аналіз фактів, з'ясованих під час проведення технічного розслідування, з метою складання висновку щодо причин транспортної події.

5. Висновки щодо причин транспортної події:

основні та безпосередні причини настання транспортної події, в тому числі фактори, що сприяли діям, здійсненим причетними працівниками залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події, або стан рухомого складу залізничного транспорту, та/або інфраструктури залізничного транспорту тощо;

причини, пов'язані з технічним навчанням працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події тощо;

причини, пов'язані з порушенням нормативно-правових актів тощо;

додаткові причини чи порушення, виявлені під час технічного розслідування транспортної події тощо;

6. Облік вже здійснених або прийнятих профілактичних заходів суб'єктом господарювання щодо запобігання транспортним подіям (за потреби).

7. Рекомендації з безпеки.

Перелік матеріалів технічного розслідування транспортної події, що додаються до Звіту:

повідомлення про транспортну подію на залізничному транспорті;

копія наказу про призначення комісії з технічного розслідування транспортної події;

план роботи комісії з технічного розслідування транспортної події;

протоколи засідань комісії з технічного розслідування транспортної події;

результати спеціальних досліджень, експертні висновки з технічного розслідування транспортної події;

висновок щодо класифікації транспортної події;

інші матеріали, що використовувались під час проведення технічного розслідування транспортної події.

Голова комісії

\_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (ініціал, прізвище)

Член комісії

\_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (ініціал, прізвище)

Член комісії

\_\_\_\_\_ (підпис)

\_\_\_\_\_ (ініціал, прізвище)

## 4.6 Форма висновку щодо класифікації транспортної події

Додаток 6

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Голова комісії  
з технічного розслідування транспортної події

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(ініціал, прізвище)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ року

### ВИСНОВОК щодо класифікації транспортної події

За результатами технічного розслідування транспортної події, яка сталася \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
(наводиться стислий опис транспортної події, коли і де вона відбулася та її наслідки)

відповідно до пункту \_\_\_\_\_ розділу \_\_\_\_\_ додатка до Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 25 липня 2017 року за № 904/30772, класифікувати транспортну подію та взяти до обліку як \_\_\_\_\_

(зазначається катастрофа (аварія із серйозними наслідками), аварія або інцидент)

Член комісії

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(ініціал, прізвище)

Член комісії

\_\_\_\_\_

(підпис)

\_\_\_\_\_

(ініціал, прізвище)

## 4.7 Приклад звіту технічного розслідування транспортної події

*Додаток 7*

### ЗВІТ технічного розслідування транспортної події

21 лютого 2024 р.

м. Київ

#### 1. Загальні відомості

Комісія, що утворена наказом Державної служби України з безпеки на транспорті (далі – Укртрансбезпека) від 17 жовтня 2023 р. № 682, відповідно до підпункту 16 пункту 5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 р. № 103 (зі змінами), та пунктів 2, 3 розділу III Порядку технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 р. № 433, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 22 жовтня 2018 р. за № 1185/32637 (далі – наказ), з метою проведення технічного розслідування транспортної події на залізничному транспорті, що сталася 12 жовтня 2023 р. під час слідування вантажного поїзда № 8402 через зупиночну платформу Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів та електровоза ВЛ80К № 606, що слідував з поїздом № 9563, внаслідок зіткнення з вантажними вагонами поїзда № 8402, у складі:

ІВАНОВА Івана – заступника начальника Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті – начальника відділу розслідувань аварій та подій Укртрансбезпеки, голова комісії;

СІДОРОВА Григорія – головного спеціаліста відділу розслідувань аварій та подій Управління організації безпеки та розслідування аварій і подій на наземному транспорті Укртрансбезпеки, член комісії;

ДЕМЧЕНКА Ігоря – начальника відділу державного контролю на залізничному транспорті Департаменту державного нагляду (контролю) за безпекою на наземному транспорті Укртрансбезпеки, член комісії,

провела з 17 жовтня 2023 року по 21 лютого 2024 року технічне розслідування транспортної події, та встановила наступне.

## **2. Безпосередні обставини та наслідки настання транспортної події.**

### **1) Обставини, за яких сталася транспортна подія.**

12 жовтня 2023 року о 21 год 36 хв при слідуванні поїзда № 8402 (локомотив ВЛ80к № 739, приписки виробничий підрозділ «Локомотивне депо Козятин» (ТЧ-3 Козятин) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», під керуванням локомотивної бригади виробничого підрозділу «Локомотивне депо Коростень» (ТЧ-7 Коростень) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у складі машиніста (ТЧМ-7) Глухіва С. В. то помічника машиніста Григора М. А., на перегоні Бердичів — Козятин-2 відбулося сходження з рейок 49, 50 та 51 вагонів за напрямком руху №№ 19825959, 19690510 та 19827245 (див. рис. 2.1 - 2.5), всіма колісними парами, з порушенням габариту по суміжній колії.

О 21 год 40 хв на 14 км ПК6 на швидкості 65 км/год відбулося бокове зіткнення локомотива ВЛ80к № 606, приписки виробничий підрозділ «Локомотивне депо Козятин» (ТЧ-3 Козятин) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», під керуванням локомотивної бригади виробничого підрозділу «Локомотивне депо Козятин» (ТЧ-3 Козятин) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у складі машиніста Скорика Я. М. (ТЧМ-3) та помічника машиніста Ільїна М. О., та зустрічного поїзда № 9563, з 50 вагоном № 19690510 поїзда № 8402. У результаті зіткнення локомотив ВЛ80к № 606 здійснив сходження з рейок чотирма колісними парами (2, 3, 5 та 6 колісними парами).

Попередньо встановлено, що спочатку відбулось сходження 49 вагона № 19825959 поїзда № 8402 на 17 км ПК3+18м перегону Бердичів — Козятин Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у прямій ділянці колії довжиною 5962,74 м, на ухилі 0,2 ‰, при швидкості 56 км/год, шляхом викочування гребня правого колеса, першої за напрямком руху колісної пари на головку правої рейки, з подальшим скочуванням лівого колеса в середину колії на 17 км ПК3 +20 м, з ударом об клемні болти лівої нитки та викочуванням правого колеса назовні правої нитки на 17 км ПК3 +28 м, з подальшим сходженням другої колісної пари.



*Рис. 2.1. Загальний вид сходження з рейок вагонів №№ 19825959, 19690510 та 19827245 вантажного поїзда № 8402*



Рис. 2.2. Фото сходження вагонів №№ 19825959, 19690510 та 19827245 вантажного поїзда № 8402



Рис. 2.3. Схема профілю колії зі звіставленням до швидкостемірної стрічки п. № 8402

СХЕМА

сходження платформ №19827245, 19690510 в п.№8402 на 14км пк8 та платформа №19825959 на 17пк3 парної колії перегону Бердичів-Козятин-2 та локомотиву ВЛ-80к №606 п.№9563 після зіткнення із платформою на 14км ПК7 парної колії перегону Козятин-2-Бердичів в добу 12.10.2023р.

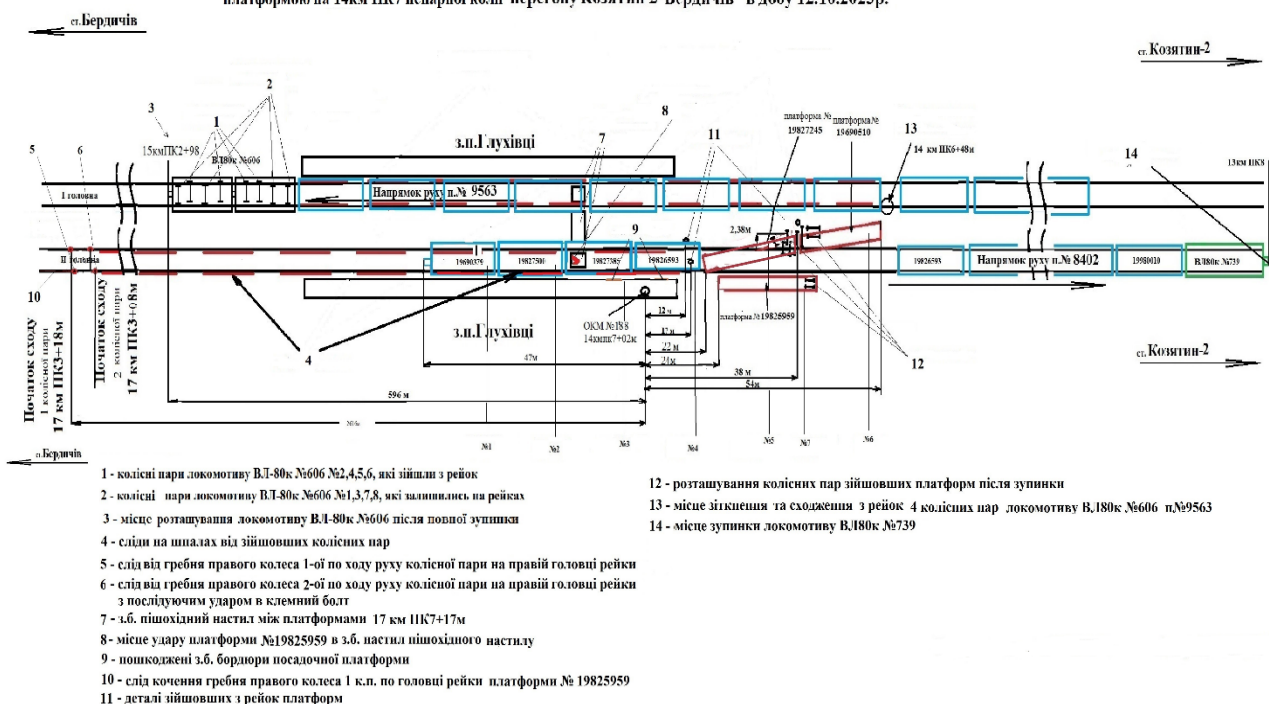


Рис. 2.4. Схема сходження з залізничних рейок вагонів поїзда № 8402 по станції Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин-2

Схема слідів сходження 1-ї та 2-ї колісних пар у платформі №19825959 на 17 км ПК3 парної колії перегону Бердичів-Козятин 2

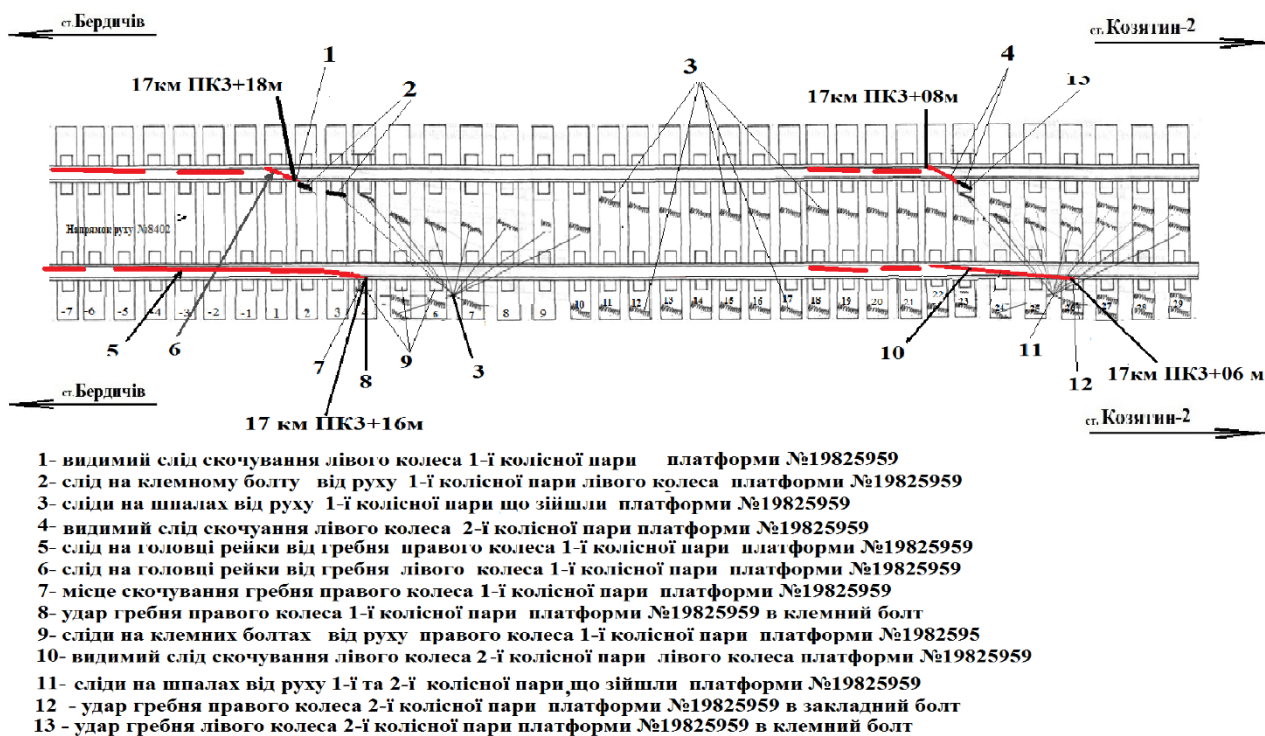


Рис. 2.5. Схема слідів сходження 1 та 2 колісних пар у платформі № 19825959 на 17 км ПК3 парної колії Бердичів – Козятин-2

**2) Контрольні відомості про поїзди, з якими трапилася транспортна подія.**

№ поїзда	Вид поїзда	Локомотив		СКЛАД ПОЇЗДА								
		серія	номер	кільк. вісей	вага	кількість вагонів						
						4-вісн.	6-вісн.	8-вісн.	інших	рефриж., пасажир.	заванта-	порожніх
8402	вантаж.	ВЛ80к	739	220	1311	55	-	-	-	-	46	9
9563	вантаж.	ВЛ80к	606	212	4714	53	-	-	-	-	53	-

**3) відомості про причетних працівників залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки на момент настання транспортної події**

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Посад	Рік народження	Стаж роботи на залізнич. транспорті	Стаж роботи на займаній посаді	Тривалість робочого дня (годин)	Кількість годин на роботі	Відпочинок перед роботою (годин)
1	Глухів С. В.	Маш.	1990	13 р.	5 р.	12	9 год 03 хв	17
2	Григора М. А.	Пом. маш	1998	5 р.	5 р.	12	9 год 03 хв	17

Відомості про проходження медичного огляду та особа, що його проводила (її кваліфікаційне посвідчення та термін дії):

виробничий підрозділ «Локомотивне депо Козятин» Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця»:

- фельдшер Ковальова Наталія Миколаївна посвідчення № 822 видане 26 квітня 2017 року, чинне до 09 лютого 2027 року:

машиніст Глухів С. В. пройшов передрейсовий медичний огляд 12 жовтня 2023 року о 12 год 35 хв;

помічник машиніста Григора М. А. пройшов передрейсовий медичний огляд 12 жовтня 2023 року о 12 год 37 хв;

- фельдшер Кротюк Галина Вікторівна посвідчення № 596 видане 04 квітня 2019 року, чинне до 04 квітня 2024 року:

машиніст Скорик Я. М. пройшов передрейсовий медичний огляд 12 жовтня 2023 року о 03 год 28 хв;

помічник машиніста Ільїн М. пройшов передрейсовий медичний огляд 12 жовтня 2023 року о 03 год 30 хв.

**4) Інформація про вантажовідправника, перевізника, вантажоодержувача (наявність ліцензій, дозволів, сертифікатів, тощо).**

Перевізник: акціонерне товариство «Українська залізниця».

## **5) Характеристика та опис:**

### **5.1) інфраструктури залізничного транспорту (типи рейок, стрілочних переводів, ділянки централізації, засоби сигналізації та зв'язку, тощо).**

*Технічна характеристика парної колії:*

- пряма ділянка колії довжиною 5962 км з 12 км ПК10 +15,16м – 18 км ПК9 +77,60м;

- рейки типу Р-65, колія безстикова, довжина короткої пліти складає 491,0 м, закріплена на постійний режим експлуатації 01 жовтня 2007 року, температура закріплення +31 °С. Права пліть – № 266, ліва – № 265. По парній колії перегону Бердичів – Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» експлуатується безстикова колія довжиною в перегін 8 км ПК4 +84 м – 25 км ПК9 +7,5 м. Загальна довжина довгих плітей – 17423 км;

- з 25 км ПК9 по 15 км ПК9 колія експлуатується на скріпленні КБ, шпали залізобетонні Ш-1, баласт щебеневий, рік вкладання – 2007 рік, рік останнього ремонту (середній ремонт колії) – 2023 рік, вантажонапруженість – 22,9 млн. т брутто/км за рік; пропущений тоннаж - 414,3 млн. т брутто, встановлена швидкість 120/80 км/год;

- з 15 км ПК9 по 8 км ПК4 колія експлуатується на скріпленні КПП-5, шпали залізобетонні СБ-3, рік вкладання – 2009 рік, рік останнього ремонту (середній ремонт колії) – 2023 рік, вантажонапруженість – 22,9 млн. т брутто/км за рік; пропущений тоннаж – 366,5 млн. т брутто, встановлена швидкість 120/80 км/год.

Згідно записів в Книзі перевірки колії (форма ПУ-28), останній огляд парної колії на 14 км ПК7 перегону Козятин-2 – Бердичів Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця» здійснено ПД-8 Морквою О. в добу 11 жовтня 2023 року.

Парна колія перегону Бердичів – Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця» перевірялась колієвимірвальним вагоном КВЛ № 085 в добу 06 жовтня 2023 року. Балова оцінка 17 км складає 0 балів.

В результаті випадку пошкоджено 67 шт. закладних болтів, 53 шт. клемних болтів, 38 шт. клем КП.

По виробничому підрозділу «Козятинська дистанція колії» Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця» збитки складають - 570,38 грн.

### **5.2) рухомого складу залізничного транспорту.**

12.10.2023 у поїзді № 8402 (індекс 3414-036-4114), станція формування Славута-1 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця», залізнична станція призначення Кропивницький Регіональної філії «Одеська залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця», вагою 1311 т, у складі 55 вагонів, під

керуванням машиніста (ТЧМ-7) Глухіва С. В. (локомотив ВЛ80к № 739), допущено сходження з залізничної колії 3 вагонів:

- 49 з голови поїзда вагон № 19825959: власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1984 року, деповський ремонт (ДР) виконано виробничим структурним підрозділом «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» Філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ТКРМЗ Тернопіль) (клеймо «1087») – 31 жовтня 2022 року, порожній;

- 50 з голови поїзда вагон №19690510: власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1981 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 11 січня 2021 року, порожній;

- 51 з голови поїзда вагон №19827245: власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 14 лютого 1980 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 12 січня 2021 року, порожній.

***б) завдана шкода життю та здоров'ю людини, матеріальна шкода та/або завдана шкода навколишньому природному середовищу: не завдано.***

***6.1) травмовані у транспортній події пасажир та інші особи, працівники залізничного транспорту: відсутні***

№ з/п	П.І.Б.	Рік народження	Місце проживання	Місце госпіталізації	Діагноз	Примітка
-	-	-	-	-	-	-

***6.2) загиблі у транспортній події пасажир та інші особи, працівники залізничного транспорту – відсутні.***

№ з/п	Прізвище, ім'я, по батькові	Рік народження	Місце проживання	Обставини смерті	Місце доставки тіла	Примітка
-	-	-	-	-	-	-

**6.3) пошкодження (втрата) вантажу, багажу та іншого майна.**

Втрати (пошкодження) вантажу, багажу та іншого майна не виявлено.

**6.4) пошкодження рухомого складу залізничного транспорту, інфраструктури залізничного транспорту, завдана шкода навколишньому природному середовищу, тощо.**

12 жовтня 2023 року о 21 год 36 хв при слідуванні поїзда № 8402 (локомотив ВЛ80к № 739, приписки виробничий підрозділ «Локомотивне депо Козятин» (ТЧ-3 Козятин) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», під керуванням локомотивної бригади виробничого підрозділу «Локомотивне депо Коростень» (ТЧ-7 Коростень) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у складі машиніста (ТЧМ-7 Коростень) Глухіва С. В. то помічника машиніста Григора М. А., на перегоні Бердичів — Козятин-2 відбулося сходження з рейок 49, 50 та 51 вагонів за напрямком руху №№ 19825959, 19690510 та 19827245 (див. рис. 67, 68, 69, 70), всіма колісними парами, з порушенням габариту по суміжній колії.

О 21 год 40 хв на 14 км ПК6 на швидкості 65 км/год відбулося бокове зіткнення локомотива ВЛ80к № 606, приписки виробничий підрозділ «Локомотивне депо Козятин» (ТЧ-3 Козятин) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», під керуванням локомотивної бригади виробничого підрозділу «Локомотивне депо Козятин» (ТЧ-3 Козятин) Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у складі машиніста Скороика Я. М. (ТЧМ-3) та помічника машиніста Ільїна М. О., та зустрічного поїзда № 9563, з 50 вагоном № 19690510 поїзда № 8402. У результаті зіткнення локомотив ВЛ80к № 606 здійснив сходження з рейок чотирма колісними парами (2, 3, 5 та 6 колісними парами).

З пояснень машиніста (ТЧМ-7 Коростень) Глухіва С. В. поїзда № 8402 встановлено, що 12 жовтня 2023 року, слідуючи з швидкістю 40 км/год, на 13 км ПК8 перегону Бердичів – Козятин-2, відбулось падіння тиску в гальмівній магістралі, з послідуєчим загорянням лампи «ГМ» на пульті управління електровозу ВЛ-80к № 739. Поїзд слідував в режимі вибігу. Машиніст Глухів С. В. встановив ручку крана машиніста в III положення, з послідуєчим переводом в V положення та в III положення, до повної зупинки поїзда.

При огляді місця транспортної події виявлено:

- на 17 км ПК3 +18м місце викочування правого колеса на головку зовнішньої рейки за напрямком руху;
- на 17км ПК3 +20м видимий слід скочування лівого колеса в середину колії, з послідуєчим ударом в клемні болти лівої нитки;
- на 17км ПК3 +28м видимий слід пошкодження від гребня колісної пари на шпалі типу Ш-1 по лівій нитці в середині колії та по правій нитці зовні колії. Сліди скочування гребня другої колісної пари, з послідуєчим ударом в закладні болти зовні колії.

*Характеристика парної колії перегону Бердичів – Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця»:*

- рейки типу Р-65, колія безстикова;
- шпали залізобетонні типу Ш-1;
- скріплення КБ;
- баласт щебеневий;
- рік капітального ремонту - 2007 рік;
- останні ремонт (середній) - 2023 рік;
- вантажонапруженість - 22,9 млн. т брутто/ км за рік;
- пропущений тоннаж - 414,3 млн. т брутто;
- ділянка колії - пряма;
- встановлена швидкість 120/80км/год;
- безстикова пліть 14 км ПК4 – 19 км ПК7 – 6 км +100 м;
- температура закріплення пліті +28 °С.

*Данні про вантажні вагони:*

**Вагон № 19825959:**

- власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1984 року, деповський ремонт (ДР) виконано виробничим структурним підрозділом «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» Філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ТКРМЗ Тернопіль) (клеймо «1087») – 31 жовтня 2022 року, порожній;

- гальма вагону ввімкнені на «С» - режим гальмування, авторежим в наявності;

- вагон зійшов усіма колісними парами на праву сторону, після сходу знаходиться праворуч від парної колії перегону Бердичів – Козятин-2;

- внаслідок сходження з рейок з під вагону вибито візки і колісні пари, встановити розміщення колісних пар під вагоном до сходу та перевірити параметри колісних пар на момент огляду не можливо;

- внаслідок сходження з рейок на вагоні пошкоджено підвагонне гальмівне обладнання та деталі автозчепного пристрою.

**Вагон № 19690510:**

- власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1981 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 11 січня 2021 року, порожній;

- гальма вагону ввімкнені на «С» – режим гальмування, при наявності авторежиму;

- вагон зійшов усіма колісними парами, після сходження знаходиться у міжколійному просторі;

- внаслідок сходження із під вагону вибито візки і колісні пари, встановити розміщення колісних пар під вагоном до сходження з рейок та перевірити параметри колісних пар на момент огляду не можливо;

- внаслідок сходження з рейок на вагоні пошкоджено підвагонне гальмівне обладнання та деталі автозчепного пристрою.

### ***Вагон № 19827245:***

- власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 14 лютого 1980 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 12 січня 2021 року, порожній;

- гальма вагону ввімкнені на «С» - режим гальмування, при наявності авторежиму;

- вагон зійшов 1 та 2 за напрямком руху колісними парами, після сходження з рейок, перший за напрямком руху візок, вибито з-під вагону;

- 1 колісна пара знаходиться у міжколійному просторі, праве колесо 2 колісної пари знаходиться у міжрейковому просторі, ліве колесо у міжколійному просторі;

- внаслідок сходження з рейок на вагоні пошкоджено підвагонне гальмівне обладнання та деталі автозчепного пристрою.

Заміри параметрів 3 та 4 колісних пар становить:

№ 0029-913317-1990 року, середній ремонт 01.2021 р. (клеймо «767» відокремлений структурний підрозділ «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон)):

- ліва сторона: товщина гребня 32 мм, прокат 0 мм;

- права сторона: товщина гребня 33 мм, прокат 0 мм.

№ 0005-271045-1984 року, середній ремонт 01.2021 р. (клеймо «767» відокремлений структурний підрозділ «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон)):

- ліва сторона: товщина гребня 33 мм, прокат 0 мм;

- права сторона: товщина гребня 33 мм, прокат 1 мм.

### ***7) Зовнішні обставини транспортної події (погодні умови, тощо).***

Погодні умови на момент сходження з рейок вагонів: без опадів; температура навколишнього природного середовища +24,4 °С, відносна вологість повітря 42%, незначний вітер північно-західного напрямку 2 м/с.

### 3. Опис місця транспортної події, включаючи зусилля рятувальних та надзвичайних служб:

#### 3.1) Поїзди та їх склад, включаючи реєстраційні номери складових частин рухомого складу залізничного транспорту, останні ремонти, тощо.

12.10.2023 у поїзді № 8402 (індекс 3414-036-4114), станція формування Славута-1 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця», залізнична станція призначення Кропивницький Регіональної філії «Одеська залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця», вагою 1311 т, у складі 55 вагонів, під керуванням машиніста (ТЧМ-7) Глухіва С. В. (локомотив ВЛ80к № 739), допущено сходження з залізничної колії 3 вагонів:

- 49 з голови поїзда вагон № 19825959: власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1984 року, деповський ремонт (ДР) виконано виробничим структурним підрозділом «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» Філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ТКРМЗ Тернопіль) (клеймо «1087») – 31 жовтня 2022 року, порожній;

- 50 з голови поїзда вагон №19690510: власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1981 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 11 січня 2021 року, порожній;

- 51 з голови поїзда вагон №19827245: власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 14 лютого 1980 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 12 січня 2021 року, порожній.

#### 3.2) задіяні відбудовні засоби та дії, опис дій задіяних працівників щодо ліквідації наслідків транспортної події.

Час видачі наказу відбудовним поїздам		Вид допомоги, що викликала	Звідки викликано відбудовні засоби	Час прибуття на місце робіт		Час закінчення роботи відбудовних поїздів	
год.	хв.			год.	хв.	год.	хв.
22	05	Відновний поїзд	Станція Козятин-1	03	15	07	00
22	35	Відновний поїзд	Станція Шепетівка	04	22	10	25

Для ліквідації наслідків транспортної події було задіяно робочої сили відновних поїздів у кількості 38 осіб.

Організація ліквідації наслідків транспортної події виконано відповідно до вимог Інструкції з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України, затвердженої наказом Міністерства транспорту України від 27 квітня 2001 року № 258, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 17 травня 2001 року за № 422/5613.

Підрозділи Державної служби України з надзвичайних ситуацій до ліквідації наслідків транспортної події не залучалися.

В добу 12 жовтня 2023 року на перегоні Бердичів — Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» стався випадок затримки поїздів № 8402 (індекс вантажного поїзда 3414-036-4114, 58 умовних одиниць, вага 1311 т, локомотив ВЛ80к № 739, під керуванням машиніста ТЧМ-7 Коростень Глухів С. В.), по причині сходження з рейок 49, 50 та 51 вагонів за напрямком руху №№ 19825959, 19690510 та 19827245, всіма колісними парами, а також зустрічного поїзда № 9563 (індекс вантажного поїзда 4256-089-3806, 53 умовні одиниці, вага 4714 т, локомотив ТЧ-3 Козятин ВЛ80к № 606, під керуванням ТЧМ-3 Козятин Скорика Я. М.), через сходження локомотива 4 колісними парами, внаслідок зіткнення з 50 вагоном поїзда № 8402, за наступних обставин.

О 21 год 46 хв машиніст поїзда № 9563 Скорик Я. М. повідомив чергового по станції (далі –ДСП) Козятин-2, що в районі зупиночної платформи Глухівці відбулось зіткнення локомотива з вагонами поїзда № 8402, у результаті якого локомотив зійшов з рейок 4 колісними парами. Помічник машиніста, при огляді складу поїзда, виявив відсутність габариту по суміжній колії.

О 22 год 00 хв надано наказ ДН-2 від 12 жовтня 2023 року № 334 на виїзд відновного поїзда станції Козятин-1 ВП-3481 (далі – ВП-3481).

О 22 год 02 хв на 4 колію Козятинського парку станції Козятин-2 прибув поїзд № 9561, з локомотивом ВЛ80т № 715, машиніст ТЧМ-1 Колончак В. В., який було надано як допоміжний для виведення складу поїзда № 9563 з непарної колії перегону Козятин-2 – Бердичів на станцію Козятин-2.

Для проведення відновних робіт, о 22 год 13 хв наказом ДНЦ № 264 від 12 жовтня 2023 року закрито парну колію перегону Бердичів – Козятин-2 для руху поїздів.

О 22 год 25 хв надано наказ ДНЦ від 12 жовтня 2023 року № 265 на закриття непарної колії перегону Козятин-2 – Бердичів та відправлення локомотива ВЛ80т № 715 (машиніст ТЧМ Колончак В. В.) зі станції Козятин-2.

О 22 год 35 хв надано наказ ДН-2 від 12 жовтня 2023 року № 335 на виїзд відновного поїзда станції Шепетівка ВП-4481 (далі - ВП-4481).

О 22 год 39 хв відправлено локомотив ВЛ80т № 715 (машиніст ТЧМ Колончак В. В.) зі станції Козятин-2 на перегін Козятин-2 – Бердичів, для виведення хвостової частини поїзда № 9563.

О 22 год 59 хв головну частину поїзда № 8402 (48 вагонів) відправлено з перегону Бердичів – Козятин-2 на станцію Козятин-2, з прибуттям на станцію

о 23 год 15 хв.

О 23 год 30 хв зі станції Бердичів відправлено локомотив ВЛ80т № 1836 на перегін Бердичів – Козятин-2, для виведення хвостової частини поїзда № 8402.

В 00 год 45 хв на станцію Бердичів, з парної колії перегону Бердичів – Козятин-2, прибув допоміжний локомотив ВЛ80т № 1836 з хвостовою частиною (4 вагони) поїзда № 8402.

Для проведення аварійно-відновлювальних робіт в 00 год 46 хв, наказом ДНЦ від 13 жовтня 2023 року № 270, знято напругу по парній та непарній колії перегону Козятин-2 – Бердичів.

Для проведення аварійно-відновлювальних робіт на місце транспортної події направлено ВП-4481, з прибуттям на місце робіт о 04 год 22 хв, та ВП-3481, з прибуттям на місце робіт о 03 год 15 хв.

О 07 год 08 хв деталі кузова вагонів №№ 19825959, 19698510 та 19827245 прибрані з парної колії перегону Бердичів – Козятин-2 працівниками відновних поїздів за допомогою кранового обладнання.

О 08 год 30 хв на станцію Козятин-2 прибув поїзд № 8001/8002 ВП-3481.

О 10 год 40 хв непарна колія перегону Козятин-2 – Бердичів була відкрита для руху поїздів зі швидкістю руху 25 км/год з 5 км ПК 4 до 14 км ПК7.

Об 11 год 35 хв на станцію Бердичів прибув поїзд № 8002/8001 ВП-4481.

Зауважень до роботи працівників відновних поїздів та організації ліквідації наслідків допущеної аварії немає.

Внаслідок цієї транспортної події було затримано 9 пасажирських та 7 приміських поїздів на прослідування, 7 приміських на відправлення, а саме поїзди:

№ 5 на 03 год 20 хв, № 529 на 03 год 16 хв, № 149 на 01 год 41 хв, № 87 на 02 год 55 хв, № 4 на 02 год 58 хв, № 32 на 03 год 44 хв, № 31 на 00 год 56 хв, № 78 на 09 год 02 хв, № 23 на 03 год 06 хв, № 6250 на 02 год 17 хв, № 6461 на 01 год 24 хв, № 6292 на 01 год 06 хв, № 6253 на 00 год 16 хв, № 6293 на 00 год 50 хв, № 6294 на 00 год 21 хв та № 6295 на 00 год 16 хв – на прослідування;

№ 6250 на 00 год 52 хв, № 6281 на 00 год 13 хв, № 6292 на 01 год 08 хв, № 6253 на 00 год 25 хв, № 6293 на 01 год 05 хв, № 6294 на 00 год 33 хв та № 6295 на 00 год 21 хв – на відправлення.

### **3.3) Облік та опис виявлених відхилень в роботі залізничного транспорту та працівників залізничного транспорту.**

***Облік та опис виявлених відхилень в роботі працівників залізничного транспорту виробничого підрозділу «Локомотивне депо Козятин».***

В добу 12 жовтня 2023 року о 21 год 43 хв локомотивна бригада в складі машиніста Глухіва С. В. та помічника машиніста Григора М. А. (приписки ТЧ-7 Коростень), слідуючи на дільниці Шепетівка – Козятин з поїздом № 8402, вагою 1311 т, 220 вісей, при електровозі ВЛ80к № 739, на 13 км ПК8 перегону Бердичів – Козятин-2 мала зупинку через схід вагонів № 19825959, № 19690510 та № 19827245 (49, 50 та 51 вагони з голови поїзда № 8402).

Розшифруванням швидкостемірної стрічки та з пояснень причетних

встановлено наступне.

Локомотивна бригада у складі машиніста Глухіва С. В., помічника машиніста Григора М. А. явились на роботу о 12 год 57 хв 12 жовтня 2023 року до виробничого підрозділу «Локомотивне депо Козятин» та відправились зі станції Козятин-1 о 14 год 16 хв з поїздом № 4417.

О 17 год 25 хв машиніст Глухів С. В. прибув на станцію Шепетівка та о 19 год 25 хв відправився із станції Шепетівка з поїздом № 8402 до станції Козятин.

Слідуючи на 149 км перегону Судилків – Хролін, при швидкості 50 км/год, машиніст виконав перевірку дії гальм на їх ефективність з розрядкою 0,6 кгс/см<sup>2</sup>, при цьому швидкість знизилась на 20 км/год, гальмівний шлях склав 400 м.

При слідуванні по дільниці машиніст виконував регулювальні гальмування на 115 км, постійне попередження 116 км – 60км/год.

Слідуючи на ухил перегону Разіно – Чуднів-Волинський, машиніст виконав регулювальне гальмування на 68 км.

На 64 км регулювальне гальмування, згідно вказаного попередження форми ДУ-61, 74 км ПК6 – 67км ПК8 – 60км/год.

При слідуванні на дільниці Шепетівка – Козятин прилади КТСМ та пости безпеки поїзд № 8402 прослідував без зауважень.

При огляді складу поїзда № 8402 локомотивною бригадою в кривих ділянках колії, в межах зору, зауважень не було виявлено чи помічено.

Слідуючи на 17 км перегону Бердичів – Козятин-2 при швидкості руху 58 км/год машиніст Глухів С. В. переводить ручку контролера машиніста з 25 позиції на 0 позицію, в подальшому слідує на вибігу. Згідно профілю колії швидкість зменшилася із 68 км/год до 40 км/год.

Слідуючи на 13 км ПК10, при швидкості 40 км/год, сталося падіння тиску в гальмівній магістралі, із загоранням сигнальної лампочки «ТМ», на 0,2 кгс/см<sup>2</sup>, після чого машиніст Глухів С. В. застосував ступінь гальмування із розрядкою на 1,2 кгс/см<sup>2</sup>, та послідує зупинкою голови поїзда о 21 год 42 хв на 13 км ПК8, про причини зупинки поїзда № 8402 машиніст повідомив по радіозв'язку зустрічні та вслід слідує поїзди.

В цей час слідував зустрічний (непарний) поїзд № 9563, при електровозі ВЛ80к № 606, під керуванням машиніста Скороика Я. М.

Зупинившись, помічник машиніста Григора М. А. пішов оглядати склад поїзда № 8402, в цей час машиніст Глухів С. В. отримав інформацію по радіозв'язку про схід локомотива ВЛ80к № 606 зустрічного поїзда № 9563, під керуванням машиніста Скороика Я. М.

При огляді складу поїзда № 8402, помічником машиніста Григорем М. А. було виявлено саморозчеплення в складі поїзда та схід трьох платформ №№ 19825959, 19690510 та 19827245 (49, 50 та 51 вагони з голови поїзда № 8402), відстань від хвостової частини поїзда до групи вагонів, які зійшли, склала приблизно 80 м, та відсутність габариту по суміжній колії, про що помічник машиніста відразу доповів машиністу Глухіву С. В.

Машиніст в свою чергу відразу доповів по радіозв'язку ДСП станції Козятин-2 та по мобільному зв'язку поїзному диспетчеру (далі – ДНЦ) дільниці.

Після чого помічник машиніста Григора М. А. прийняв міри для закріплення хвостової групи вагонів гальмівними башмаками.

Під час слідування машиніста Скорика Я. М. на 14 км перегону Козятин-2 – Бердичів, при під'їзді до хвостової частини парного поїзда № 8402, машиніст помітив схід вагона в габариті слідування поїзда № 9563, після чого машиніст відразу застосував екстрене гальмування, зіткненням зі складом поїзда № 8402 запобігти не вдалося.

О 21 год 41 хв машиніст Скорик Я. М. зупинився на 15 км ПК2, про що доповів ДСП станції Козятин-2. При огляді електровоза ВЛ80к № 606, локомотивною бригадою було виявлено схід 2, 3, 5 та 6 колісних пар секції № 1 і 2 локомотива, пошкодження акумуляторних батарей та механічної частини локомотива секцій № 1 і 2.

Машиніст Скорик Я. М. відразу доповів по радіозв'язку ДСП станції Козятин-2 про неможливість подальшого слідування через пошкодження.

Далі локомотивна бригада закріпила склад поїзда № 9563 гальмівними башмаками та подальші дії виконувала по вказівці ДСП станції Козятин-2.

О 22 год 54 хв після випробування автогальм машиніст Глухів С. В. відправився з 13 км ПК8 до станції Козятин-2, з головною частиною поїзда.

О 23 год 15 хв машиніст Глухів С. В. прибув на 4 колію станції Козятин-2.

В виробничому підрозділі «Локомотивне депо Козятин» було оглянуто обладнання електровозу ВЛ80к № 739, а саме: стан механічної частини, робота радіостанції КХ з кабіни №1, 2, стан гальмівного обладнання та його робота, настройка та робота швидкостеміра № 14775, робота АЛСБ та додаткових приладів безпеки (Л-159, Л-143, Л-168,) і ЕПК-150 № 0953, стан автогальмівного обладнання, параметри роботи кранів ум. № 394, ум. № 254 та датчика ум. № 418.

Все вищенаведене обладнання було справне та його робота відповідала вимогам нормативно-правових та нормативних актів.

### ***3.4) Облік та опис виявлених відхилень в роботі залізничного транспорту та працівників господарств АТ «Укрзалізниця».***

В добу 12 жовтня 2023 року на перегоні Бердичів — Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця» стався випадок затримки поїздів № 8402 (індекс вантажного поїзда 3414-036-4114, 58 умовних одиниць, вага 1311 т, локомотив ВЛ80к № 739, під керуванням машиніста ТЧМ-7 Коростень Глухіва С. В.), по причині сходження з рейок 49, 50 та 51 вагонів за напрямком руху №№ 19825959, 19690510 та 19827245, всіма колісними парами, а також зустрічного поїзда № 9563 (індекс вантажного поїзда 4256-089-3806, 53 умовні одиниці, вага 4714 т, локомотив ТЧ-3 Козятин ВЛ80к № 606, під керуванням ТЧМ-3 Козятин Скорика Я. М.), через сходження локомотива 4 колісними парами, внаслідок зіткнення з 50 вагоном поїзда № 8402,

за наступних обставин.

11 жовтня 2023 року о 15 год 33 хв поїзд № 8402 прибув на 3 колію непарного парку станції Шепетівка.

12 жовтня 2023 року оглядачами вагонів зміни № 1 (далі – ОВР) було проведено технічне обслуговування поїзда № 8402, після чого о 18 год 00 хв виконано повне випробування автогальм з голови поїзда ОВР-1, з хвостової частини ОВР-2.

О 19 год 20 хв склад поїзда № 8402 переставлено на 8 колію парного парку.

О 19 год 25 хв поїзд № 8402 відправлено зі станції Шепетівка до станції призначення.

О 21 год 40 хв машиніст зустрічного поїзда № 9563 (індекс вантажного поїзда 4256-089-3806, локомотив ВЛ80<sup>к</sup> № 606) повідомив, що на 15 км перегону Бердичів – Козятин-2, в районі пасажирського посадочного пункту Глухівці, у складі поїзда № 8402, стався схід вагонів.

При огляді місця транспортної події, локомотивною бригадою повідомлено про відсутність габариту по суміжній колії. Поїзд № 9563 зупинений внаслідок зіткнення електровоза з платформою №19690510, при схрещенні з поїздом № 8402.

О 22 год 15 хв на місце транспортної події прибули представники Акціонерного товариства «Українська залізниця» та провели огляд місця транспортної події і вагонів що зійшли. При огляді виявлено наступне.

Сліди початку сходження з рейок виявлено на 17 км ПК 4 перегону Бердичів – Козятин-2.

Виявлено сходження з рейок 3 вагонів у складі поїзда № 8402:

**Вагон № 19825959:**

- власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1984 року, деповський ремонт (ДР) виконано виробничим структурним підрозділом «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» Філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ТКРМЗ Тернопіль) (клеймо «1087») – 31 жовтня 2022 року, порожній;

- гальма вагону ввімкнені на «С» - режим гальмування, авторежим в наявності;

- вагон зійшов усіма колісними парами на праву сторону, після сходу знаходиться праворуч від парної колії перегону Бердичів – Козятин-2;

- внаслідок сходження з рейок з під вагону вибито візки і колісні пари, встановити розміщення колісних пар під вагоном до сходу та перевірити параметри колісних пар на момент огляду не можливо;

- внаслідок сходження з рейок на вагоні пошкоджено підвагонне гальмівне обладнання та деталі автозчепного пристрою.

**Вагон № 19690510:**

- власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 31 грудня 1981 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 11 січня 2021 року, порожній;

- гальма вагону ввімкнені на «С» – режим гальмування, при наявності авторежиму;

- вагон зійшов усіма колісними парами, після сходу знаходиться у міжколійному просторі;

- внаслідок сходу із під вагону вибито візки і колісні пари, встановити розміщення колісних пар під вагоном до сходження з рейок та перевірити параметри колісних пар на момент огляду не можливо;

- внаслідок сходження з рейок на вагоні пошкоджено підвагонне гальмівне обладнання та деталі автозчепного пристрою.

#### ***Вагон № 19827245:***

- власності Україна (код «22»), власник – відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі» Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (ЦБРК), побудований заводом ТОВ «Дніпровагонмаш» (клеймо «133») – 14 лютого 1980 року, капітальний ремонт (КР) виконано відокремленим структурним підрозділом «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон) (клеймо «767») – 12 січня 2021 року, порожній;

- гальма вагону ввімкнені на «С» - режим гальмування, при наявності авторежиму;

- вагон зійшов 1 та 2 за напрямком руху колісними парами, після сходження з рейок, перший за напрямком руху візок, вибито з-під вагону;

- 1 колісна пара знаходиться у міжколійному просторі, праве колесо 2 колісної пари знаходиться у міжрейковому просторі, ліве колесо у міжколійному просторі;

- внаслідок сходження з рейок на вагоні пошкоджено підвагонне гальмівне обладнання та деталі автозчепного пристрою.

Заміри параметрів 3 та 4 колісних пар становить:

№ 0029-913317-1990 року, середній ремонт 01.2021 р. (клеймо «767») відокремлений структурний підрозділ «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон):

- ліва сторона: товщина гребня 32 мм, прокат 0 мм;

- права сторона: товщина гребня 33 мм, прокат 0 мм.

№ 0005-271045-1984 року, середній ремонт 01.2021 р. (клеймо «767») відокремлений структурний підрозділ «Вагонне депо Херсон» (ВЧДР Херсон):

- ліва сторона: товщина гребня 33 мм, прокат 0 мм;

- права сторона: товщина гребня 33 мм, прокат 1 мм.

Внаслідок сходження із візків вагонів було вибито зовнішні комплекти

пружин ресорних комплектів, пружини відмічені крейдою на місці транспортної події та встановлено на візки при виконанні відновних робіт (візки вагону № 19825959 пофарбовані в зборі, разом із пружинами ресорних комплектів).

При огляді головної частини поїзда № 8402 представниками Акціонерного товариства «Українська залізниця», несправності, які могли б призвести до сходження з рейок вагонів поїзда № 8402 не встановлено.

При огляді хвостової частини поїзда № 8402 представниками Акціонерного товариства «Українська залізниця», несправності, які могли б призвести до сходження з рейок вагонів поїзда № 8402 не встановлено.

13 жовтня 2023 року о 07 год 08 хв із парної колії перегону Бердичів – Козятин-2 вагони прибрано на узбіччя.

О 10 год 10 хв локомотив ВЛ80<sup>к</sup> № 606 встановлено на колію.

О 12 год 15 хв непарна колія відкрита для руху.

На станційних вагах залізничної станції Козятин-1 проведено зважування вагонів та встановлено наступне:

тара вагона № 19826593 склала 20.7 т (норма 20.7 т - 21.4 т);

тара вагона № 19827195 склала 20.8 т (норма 20.7 т - 21.4 т);

тара вагона № 19827385 склала 20.9 т (норма 20.3 т - 20.9 т);

тара вагона № 19827104 склала 20.6 т (норма 20.3 т - 20.9 т);

тара вагона № 19827245 склала 21.2 т (норма 20.3 т - 20.9 т);

тара вагона № 19825959 склала 20.7 т (норма 20.3 т - 20.9 т);

тара вагона № 19690510 склала 20.3 т (норма 20.3 т - 20.9 т).

19 жовтня 2023 року комісією у складі: ВЗ регіональної філії «Південно-Західна залізниця», в.о. ВЧДЕ Козятин регіональної філії «Південно-Західна залізниця», в.о. ВЧДЕЗ Козятин регіональної філії «Південно-Західна залізниця», Начальника ВСП «ТКРМЗ» філії «ЦРЕКМ», головного інженера ВСП «ТКРМЗ» філії «ЦРЕКМ», ПЧГ Козятин регіональної філії «Південно-Західна залізниця», в.о. начальника СПРЗП-ІЗ філії «ЦБРК», ВЗ регіональної філії «Одеської залізниці», ЦРБНВ, ЦРБДН-2, ЦРБДНВ-2, проведено комісійний огляд та інструментальну перевірку вузлів і параметрів деталей вагонів та виявлено наступне.

На вагонах № 19690510, 19827245 відсутні трафарети про проходження щорічного огляду колісних пар, буксових вузлів, автозчепного та гальмівного обладнання, відповідно до телеграфного розпорядження №000198/ЦВ від 20 липня 2010 року. Акти щодо проведення таких робіт балансоутримувачем вагону не надано.

**При огляді 49 за напрямком руху вагона № 19825959 встановлено:**

- першими зійшли колісні пари 1 за напрямком руху візка;
- при замірі рівномірного прокату всіх колісних пар встановлено плюсовий прокат по колу кочення, що вказує на невідповідну висоту гребнів колісних пар (заміри проведенні після сходження);

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах 1 за напрямком руху візка з правого боку складає ~ 5 мм, різниця висоти спіральних пружин у комплектах 2 за напрямком руху візка з правого боку складає – 7 мм, з лівого –

6 мм, при нормі не більше 4 мм, чим порушено вимоги пункту 12.2 стандарту підприємства Акціонерного товариства «Укрзалізниця» СТП 04-019:2022 «Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання» (далі – СТП 04-019:2022);

- похилі поверхні надресорних балок відновлені шляхом наварювання сталевих пластин, чим порушено вимоги пункту 14.5.1 СТП 04-019:2022;

- наявний нерівномірний знос фрикційних клинів першого за напрямком руху візка, який складає 7-5 мм та 3-2 мм відповідно; другого візка – 4-2мм та 4-3 мм відповідно, чим порушено вимоги пункту 14.5.4 СТП 04-019:2022;

- наявний знос фрикційних планок 4 мм лівої бокової рами № 04104 першого за напрямком руху візка, чим порушено вимоги таблиці 11.5 СТП 04-019:2022.

Перший автозчеп № 5 27474 87, що був у щепі з 48 вагоном № 19826593:

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення після переміщенні його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8 стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування» (далі – СТП 04-015:2018);

- хвостовик автозчепу в місці взаємодії із центруючою балочкою має знос 4 мм, чим порушено вимоги пункту 5.1.1.16 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомута не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 8 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

Другий автозчеп № 5 17692 90, що був у щепі з 50 вагоном № 19690510:

- не прилягання (3 мм) поглинального апарату до задніх упорних кутників, чим порушено вимоги пункту 5.12.12 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомута не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 7 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомута (під клин), не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) - проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- хвостовику автозчепу в місці взаємодії із центруючою балочкою, після відновлення наплавленням, не проведено механічну обробку в рівень з ливарною поверхнею.

**При огляді 50 за напрямком руху вагона № 19690510 встановлено:**

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 1 за напрямком руху візка, складає 6-9 мм, при нормі не більше 4 мм, чим порушено пункт 12.2 СТП 04- 019:2022;

- на вертикальні поверхні фрикційних клинів наварено сталеві пластини, наявний нерівномірний знос фрикційних клинів першого за напрямком руху візка, який складає – 3-2 мм, чим порушено вимоги пункту 14.5.4 СТП 04-019:2022.

Перший автозчеп № 12 62488 77, що був у щепі з 49 вагоном № 19825959:

- висота автозчепу 1026 мм, провисання 18 мм, чим порушено вимоги пункту 12.5.6 СТП 04-015:2018;

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення після

переміщенні його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8СТП 04- 015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 8 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомути (під клин), не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) - проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

Другий автозчеп № 1568 87, що був у щепі з 51 вагоном № 19827245:

- висота автозчепу 1015 мм, провисання 15 мм, чим порушено вимоги пункту 12.5.6 СТП 04-015:2018;

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення після переміщенні його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8.2 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 9 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомути (під клин), не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) - проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

**При огляді 51 за напрямком руху вагона № 19827245 встановлено:**

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 1 за напрямком руху візка (права сторона), складає – 6 мм, другого візка – 5-6 мм, при нормі не більше 4 мм, чим порушено пункту 12.2 СТП 04-019:2022;

- наявний нерівномірний знос фрикційних клинів першого за напрямком руху візка, який складає – 3-2 мм, чим порушено вимоги пункту 14.5.4 СТП 04-019:2022.

Перший автозчеп № 14 5987 98, що був у щепі з 50 вагоном № 19690510:

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення, після переміщення його у крайнє праве-ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8 СТП 04- 015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 8 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомути (під клин), не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) - проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

Другий автозчеп № 1393 0931 17, що був у щепі з 52 вагоном № 19827104:

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення, після переміщення його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8 СТП 04-015:2018:

«5.12.8 Автозчеп має вільно переміщуватися із середнього положення в крайнє від зусилля, прикладеного людиною, і вертатися назад під дією власної ваги. Перевіряють після видалення підкладки із-під гайки стяжного болта поглинального апарата коли апарат щільно прилягає дном корпусу до задніх упорів, а через упорну плиту – до передніх упорів»;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає

8 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомута (під клин) не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) – проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

Додатково проведено комісійну перевірку роботи гальмівного обладнання вагонів №№ 19827195, 19826593, 19827104, 19827385 та обертання у вільному стані буксових вузлів колісних пар всіх вагонів, з перевіркою торцевого кріплення – зауваження відсутні.

Згідно пункту 2 протоколу від 24 жовтня 2023 року № Н-05/11 прийнято рішення провести додаткову перевірку вузлів та деталей вагонів №№ 19826593, 19825959 та 19690510, з залученням представників філії «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» АТ «Укрзалізниця», та перевірку параметрів колісних пар із застосуванням лазерного профілеміра.

26 жовтня 2023 року комісією у складі: ВЗ РФ «Південно-Західна залізниця», в.о. ВЧДЕ Козятин РФ «Південно-Західна залізниця», в.о. ВЧДЕЗ Козятин РФ «Південно-Західна залізниця», Директора філії «ЦРЕКМ», начальника ВСП «ТКРМЗ» філії «ЦРЕКМ», головного інженера ВСП «ТКРМЗ» філії «ЦРЕКМ», ПЧГ Козятин РФ «Південно-Західна залізниця», в.о. начальника СПРЗП-ІЗ філії «ЦБРК», головного технолога ВЧДЕР Херсон, ЦРБНЗ РФ «Південно-Західна залізниця», ЦРБДН-2 РФ «Південно-Західна залізниця», ЦРБДНВ-2 РФ «Південно-Західна залізниця» проведено повторний огляд та інструментальну перевірку вузлів і параметрів деталей вагонів № 19826593, № 19825959, № 19690510 та виявлено наступне:

**Вагон № 19825959:**

- першими зійшли колісні пари 1 за напрямком руху візка;  
- при замірі рівномірного прокату всіх колісних пар встановлено плюсовий прокат по колу кочення, що вказує на невідповідну висоту гребнів колісних пар (заміри проведенні після сходження) (див. рис. 3.1, 3.2);

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 1 за напрямком руху візка з правого боку, складає – 4 мм, різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 2 за напрямком руху візка з правого боку, складає – 5 мм, з лівого – 5 мм, при нормі не більше 4 мм, чим порушено пункту 12.2 СТП 04-019:2022.

- похилі поверхні надресорних балок відновлені шляхом наварювання сталевих пластин, чим порушено вимоги пункту 14.5.1 СТП 04-019:2022;

- наявний нерівномірний знос всіх фрикційних клинів першого за напрямком руху візка, який складає – 6-5 мм та 3-1 мм; другого візка – 4-3мм та 3-3 мм, чим порушено вимоги пункту 14.5.4 СТП 04-019:2022;



*Рис. 3.1. При замірі рівномірного прокату всіх колісних пар встановлено плюсовий прокат по колу кочення, що вказує на не відповідну висоту гребнів колісних пар*



*Рис. 3.2. При замірі рівномірного прокату всіх колісних пар встановлено плюсовий прокат по колу кочення, що вказує на не відповідну висоту гребнів колісних пар*

- наявний знос фрикційних планок лівої бокової рами № 04104 першого за напрямком руху візка, який становить від 1 до 3,5 мм, чим порушено вимоги таблиці 11.5 СТП 04-019:2022.

Перший автозчеп № 5 27474 87, що був у щепі з 48 вагоном № 19826593:

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення, після переміщенні його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8 СТП 04- 015:2018;

- хвостовику автозчепу, в місці взаємодії із центруючою балочкою, має знос 4 мм, чим порушено вимоги пункту 5.1.1.16 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 8 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

Другий автозчеп № 5 17692 90, що був у щепі з 50 вагоном № 19690510:

- не прилягання 3 мм поглинального апарату до задніх упорних кутників, чим порушено вимоги пункту 5.12.12 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 7 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомути (під клин) не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) – проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- хвостовику автозчепу в місці взаємодії із центруючою балочкою, після відновлення наплавленням, не проведено механічну обробку в рівень з ливарною поверхнею.

Бокові рами мають знос опорних поверхонь буксових прорізів:

1 візок:

- ліва бокова рама № 82776: 1 проріз – 5 мм, 2 проріз – 5 мм;

- права бокова рама № 26965: 1-й проріз – 6 мм, 2 проріз – 7 мм;

2 візок:

- ліва бокова рама № 42196: 1 проріз – 5 мм, 2 проріз – 6 мм;

- права бокова рама № 156701: 1 проріз – 3 мм, 2 проріз – 5 мм.

Вищезазначені зноси опорних поверхонь бокових рам є порушенням вимог пункту 13.9 СТП 04-019:2022.

**Вагон № 19690510:**

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 1 за напрямком руху візка, складає 6-9 мм, при нормі не більше 4 мм, чим порушено пункту 12.2 СТП 04-019:2022;

- на вертикальні поверхні фрикційних клинів наварені сталеві пластини, наявний нерівномірний знос фрикційних клинів першого за напрямком руху візка, який складає 3-2 мм, чим порушено вимоги пункту 14.5.4 СТП 04-019:2022;

- наявний знос фрикційних планок лівої бокової рами № 82776 (1 планка - 4 мм; 2 планка - 4 мм), допускається знос робочої поверхні не більше 3 мм, чим порушено вимоги таблиці 11.5 СТП 04-019:2022.

Перший автозчеп № 12 62488 77, що був у щепі з 49 вагоном № 19825959:

- висота автозчепу 1026 мм, провисання 18 мм, чим порушено вимоги

пункту 12.5.6 СТП 04-015:2018;

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення, після переміщенні його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 9 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу, в головній частині хомути (під клин), не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) - проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

Другий автозчеп № 1568 87, що був у щепі з 51 вагоном № 19827245:

- висота автозчепу 1015 мм, провисання 15 мм, чим порушено вимоги пункту 12.5.6 СТП 04-015:2018;

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення після переміщення його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 9 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу, в головній частині хомути (під клин), не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) – проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018.

Бокові рами мають знос опорних поверхонь буксових прорізів:

1 візок:

- ліва бокова рама № 82776: 1 проріз – 5 мм, 2 проріз – 5 мм;

- права бокова рама № 26965: 1 проріз – 6 мм, 2 проріз – 7 мм;

2 візок:

- ліва бокова рама № 42196: 1 проріз – 5 мм, 2 проріз – 6 мм;

- права бокова рама № 156701: 1 проріз – 3 мм, 2 проріз – 5 мм.

Вищезазначені зноси опорних поверхонь бокових рам є порушенням вимог пункту 13.9 СТП 04-019:2022.

**Вагон №19826593:**

- при замірі рівномірного прокату, на 2 за напрямком руху колісній парі, встановлено від'ємний прокат по колу кочення;

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 1 за напрямком руху візка з правого боку, складає 10 мм, з лівого – 12 мм;

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 2 за напрямком руху візка з правого боку, складає 2 мм, з лівого – 7 мм, під клинами встановлено не найвищі комплекти, при нормі не більше 4 мм, чим порушено пункту 12.2 СТП 04-019:2022;

- похилі поверхні надресорної балки № 39475 відновлено шляхом приварювання сталевих пластин, чим порушено вимоги пункту 14.5.1 СТП 04-019:2022;

- наявний нерівномірний знос похилих поверхонь надресорних балок першого за напрямком руху візка, який складає – 1,5 - 4 мм та 4 - 2мм; 2 візка – 3 - 2мм та 0 - 2мм, чим порушено вимоги пункту 14.5.1 СТП 04-019:2022 (знос

похилої поверхні надресорної балки не повинен перевищувати 3 мм та несиметричність зносів двох похилих площин має бути не більше ніж 3 мм);

- діаметр підп'ятника 1 за напрямком руху візка складає 305-310 мм, 2 візка – 305-309 мм, при норм 302,5<sup>+1,5</sup>, чим порушено таблиці 11.1 СТП 04-019:2022;

- діаметр п'ятника 1 візка складає 292 - 299 мм, 2 візка – 294 - 299 мм, при нормі Ø300<sup>-1,3</sup> мм, менше 294 мм підлягає ремонту, порушено вимоги таблиці 1 розділу 4 «Комплекту документів на типовий технологічний процес ремонту зварюванням та наплавленням п'ятника вантажного вагона» (Т 04.10);

#### **1 автотягачний пристрій № 14-8831-1993:**

- висота від головки рейок – 1027 мм, провисання – 12 мм, чим порушено вимоги пункту 12.5.6 СТП 04-015:2018 (відхил автотягачу вниз (провисання) допускається не більше ніж на 10 мм);

- поглинальний апарат не прилягає до задніх упорних кутників 6 мм, чим порушено вимоги пункту 5.12.12 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 7 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомути (під клин) не відповідає шаблону 920р-1: НЕ - проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- хвостовику автотягачу в місці взаємодії із центруючою балочкою має знос 4 мм.

#### **2 автотягачний пристрій № 60-18581-1990:**

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 9 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- висота стелі прорізу в головній частині хомути (під клин), не відповідає шаблону 920р-1 – НЕ проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018;

- наявний вигин хвостовика автотягачу 6 мм, на праву сторону, за напрямком руху поїзда, який виник внаслідок сходження з рейок вагону.

На вагон встановлено різнотипні поглинальні апарати:

1 візок за напрямком руху Ш-2-В, 2 візок - ПМК-110, чим порушено вимоги пункту 5.2 СТП 04-015:2018;

Бокові рами мають знос опорних поверхонь буксових прорізів:

##### **1 візок:**

- ліва бокова рама № 42781: 1 проріз – 6 мм, 2 проріз – 3 мм;

- права бокова рама № 97564: 1 проріз – 7 мм, 2 проріз – 6 мм;

##### **2 візок:**

- ліва бокова рама № 88423: 1 проріз – 3,5 мм, 2 проріз – 5,7 мм;

- права бокова рама № 79730: 1 проріз – 5мм, 2 проріз – 5мм.

Вищезазначені зноси опорних поверхонь буксових прорізів є порушенням вимог пункту 13.9 СТП 04-019:2022.

**Дослідження відхилень від норм елементів та вузлів вагону**

## № 19825959.

Комісією з технічного розслідування було досліджено результати та висновки, згідно протоколу випробування № НДІ від 01 листопада 2023 року, геометричних параметрів колісних пар вагонів №№ 19825959, 19826593, 19690510 та встановлено наступне (див. рис. 3.3, 3.4):

висота гребнів колісних пар вагону № 19826959 становить (норма  $28^{-1}$  мм):

- 1 колісної пари – 26,37 мм – 27,02 мм;
- 2 колісної пари – 26,77 мм – 28,1 мм;
- 3 колісної пари – 27,12 мм – 27,35 мм;
- 4 колісної пари – 27,00 мм – **26,27 мм;**

кут крутизни гребнів колісних пар вагону № 19826959 становить: (при нормі  $60^{\circ}_{-1^{+1}}$ ):

- 1 колісної пари –  $57,05^{\circ}$  –  $57,97^{\circ}$  мм;
- 2 колісної пари –  $55,35^{\circ}$  –  $58,67^{\circ}$  мм;
- 3 колісної пари –  $58,00^{\circ}$  –  $57,60^{\circ}$  мм;
- 4 колісної пари –  $58,20^{\circ}$  –  $56,05^{\circ}$  мм;

Дані параметри є порушенням вимог розділу 9 СТП 04-001:2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування», затвердженого наказом Укрзалізниці від 11 листопада 2015 року № 483-Ц/од (далі – СТП 04-001:2015).

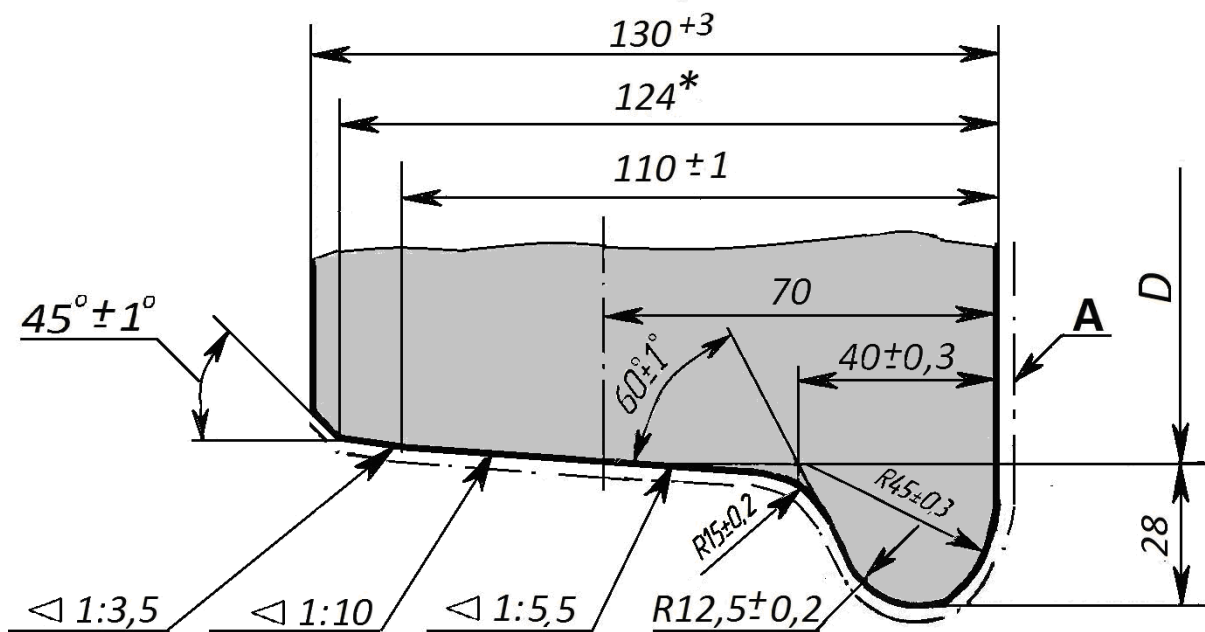


Рис. 3.3. Профіль ДПТ-УЗ поверхні кочення коліс вантажних вагонів з початковою товщиною гребня 33,0 мм

ПРОТОКОЛ ВИПРОБУВАННЯ

Таблиця 11.1 – Результати вимірювання профілів колісної пари 1 вагона №19825959

Колісна пара за напрямком руху	Сторона	Показник	Точка виміру				Середнє значення, мм	Примітка
			1	2	3	4		
1	Права	Висота гребня, мм	26,5	26,4	26,2	26,4	26,37	Додаток А Рисунок А.1
		Товщина гребня, мм	32,6	32,8	32,7	33,3	32,85	
		Кут, °	56,9	57,3	57,4	56,6	57,05	
	Ліва	Висота гребня, мм	27,1	27,0	26,9	27,1	27,02	Додаток А Рисунок А.2
		Товщина гребня, мм	33,2	32,7	32,9	33,2	33,0	
		Кут, °	58,3	58,2	57,4	58,0	57,97	

Таблиця 11.2 – Результати вимірювання профілів колісної пари 2 вагона №19825959

Колісна пара за напрямком руху	Сторона	Показник	Точка виміру				Середнє значення, мм	Примітка
			1	2	3	4		
2	Права	Висота гребня, мм	26,9	26,7	26,9	26,6	26,77	Додаток А Рисунок А.3
		Товщина гребня, мм	32,9	33,2	32,9	33,1	33,02	
		Кут, °	56,7	57,0	56,7	51,1	55,37	
	Ліва	Висота гребня, мм	28,1	28,1	28,2	28,0	28,1	Додаток А Рисунок А.4
		Товщина гребня, мм	32,1	36,6	32,1	31,9	33,17	
		Кут, °	58,2	58,1	59,3	59,1	58,67	

Таблиця 11.3 – Результати вимірювання профілів колісної пари 3 вагона №19825959

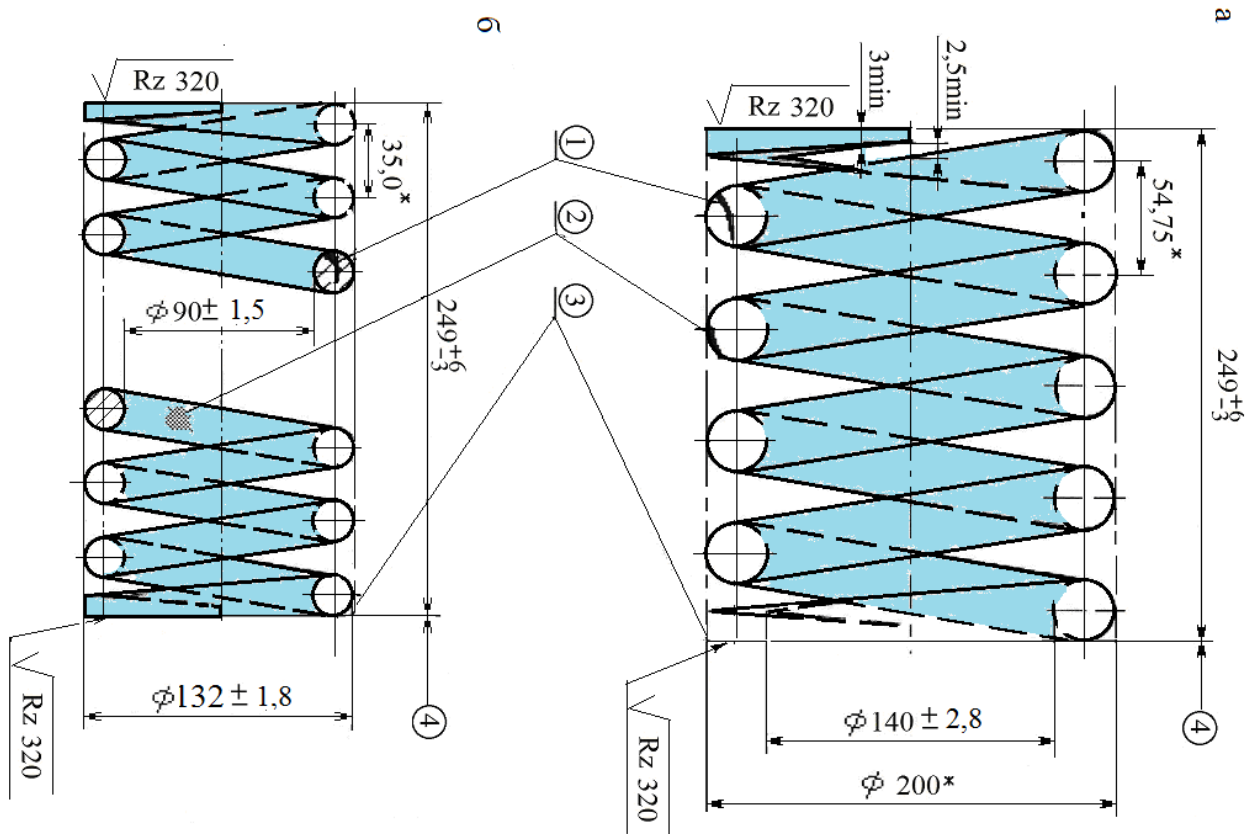
Колісна пара за напрямком руху	Сторона	Показник	Точка виміру				Середнє значення, мм	Примітка
			1	2	3	4		
3	Права	Висота гребня, мм	27,3	27,1	27,1	27,0	27,12	Додаток А Рисунок А.5
		Товщина гребня, мм	32,9	32,9	32,8	32,8	32,85	
		Кут, °	58,3	57,9	57,8	58,0	58,0	
	Ліва	Висота гребня, мм	27,3	27,3	27,4	27,4	27,35	Додаток А Рисунок А.6
		Товщина гребня, мм	32,6	32,6	32,9	32,4	32,62	
		Кут, °	57,9	57,3	57,3	57,9	57,6	

Таблиця 11.4 – Результати вимірювання профілів колісної пари 4 вагона №19825959

Колісна пара за напрямком руху	Сторона	Показник	Точка виміру				Середнє значення, мм	Примітка
			1	2	3	4		
4	Права	Висота гребня, мм	26,9	27,3	26,9	26,9	27,0	Додаток А Рисунок А.7
		Товщина гребня, мм	32,7	33,1	33,2	33,2	33,05	
		Кут, °	57,7	58,1	58,1	58,9	58,2	
	Ліва	Висота гребня, мм	26,0	26,2	26,5	26,4	26,27	Додаток А Рисунок А.8
		Товщина гребня, мм	32,6	32,9	32,3	32,6	32,6	
		Кут, °	56,1	56,0	55,9	56,2	56,05	

Рис. 3.4. Витяг з протоколу випробувань № НДІ від 01.11.2023

- різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 1 за напрямком руху візка з правої сторони, складає – 4 мм, різниця висоти спіральних пружин у комплектах, 2 за напрямком руху візка з правої сторони, складає – 5 мм, з лівої – 5 мм, при нормі не більше 4 мм, чим порушено вимоги пунктів 16.2, 16.3 СТП 04-019:2022 (див. рис. 3.5).



- 1 – злами, відколи, тріщини витків;
- 2 – потертості, корозійні пошкодження більше ніж 10 % площі перетину витка;
- 3 – зміцнення опорних витків;
- 4 – висота пружини менше встановленої величини

Рис. 3.5. Дефекти пружин згідно п. 16.2, 16.3 СТП 04-019:2022

- похилі поверхні надресорних балок відновлені шляхом наварювання сталевих пластин, чим порушено вимоги пункту 14.5.1 СТП 04-019:2022 (див. рис. 3.6):

«14.5 Ремонт похилих площин надресорної балки.

14.5.1 Під час планових видів ремонту, раніше приварені ремонтні планки на похилих площинах, потрібно видалити. Похилі площини після видалення планок або зі зносами відновлюють зносостійким наплавленням з твердістю 240...300 НВ з подальшим механічним обробленням відповідно до розмірів кресленика (таблиця 14.1, рисунок 14.3) та згідно з [38]. Приварювання ремонтних планок заборонено.»



*Рис. 3.6. Похилі поверхні надресорних балок відновлені шляхом наварювання сталевих пластин, чим порушено вимоги п.14.5.1 СТП 04-019:2022*



*Рис. 3.7. Наявний нерівномірний знос похилих поверхонь надресорних балок більше 3 мм, чим порушено вимоги п.14.5.4 СТП 04-019:2022*

- наявний нерівномірний знос всіх фрикційних клинів першого за

напрямок руху візка, який складає – 6 - 5 мм та 3 - 1 мм; другого візка – 4 – 3 мм та 3 - 3 мм, чим порушено вимоги пункту 14.5.4 СТП 04-019:2022 (див. рис. 3.7);

- наявний знос фрикційних планок лівої бокової рами № 04104 першого за напрямком руху візка становить від 1 до 3,5 мм, чим порушено вимоги таблиці 11.5 СТП 04-019:2022 (див. рис. 3.8).



*Рис. 3.8. Наявний знос фрикційних планок 4 мм лівої бокової рами №04104 1-го за напрямком руху візка, чим порушено вимоги таблиці 11.5 СТП 04-019:2022.*

Перший автозчеп № 5 27474 87, що був у щепі з 48 вагоном № 19826593:

- автозчеп вільно не повертається у початкове положення після переміщенні його у крайнє праве/ліве положення, чим порушено вимоги пункту 5.12.8 СТП 04- 015:2018:

*«5.12.8 Автозчеп має вільно переміщуватися із середнього положення в крайнє від зусилля, прикладеного людиною, і вертатися назад під дією власної ваги. Перевіряють після видалення підкладки із-під гайки стяжного болта поглинального апарата коли апарат щільно прилягає дном корпусу до задніх упорів, а через упорну плиту – до передніх упорів»;*

- хвостовику автозчепу, в місці взаємодії із центруючою балочкою, має знос 4 мм, чим порушено вимоги пункту 5.1.1.16 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 8 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018 (див. рис. 3.9).

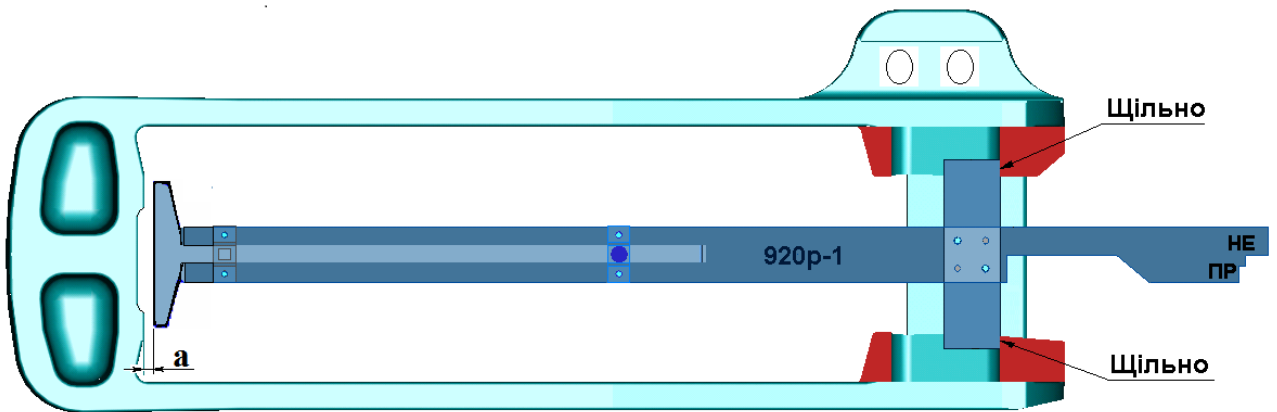


Рис. 3.9. Перевірка довжини тягового хомути шаблоном 920р-1

Другий автозчеп № 5 17692 90, що був у щепі з 50 вагоном № 19690510:

- не прилягання 3 мм поглинального апарату до задніх упорних кутників, чим порушено вимоги пункту 5.12.12 СТП 04-015:2018;

- довжина тягового хомути не відповідає шаблону 920р-1, зазор «а» складає 7 мм, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018 (див. рис. 3.10);

- висота стелі прорізу в головній частині хомути (під клин) не відповідає шаблону 920р-1: НЕ (непрохідний) – проходить, чим порушено вимоги пункту 5.7.2.3 СТП 04-015:2018 (див. рис. 15);

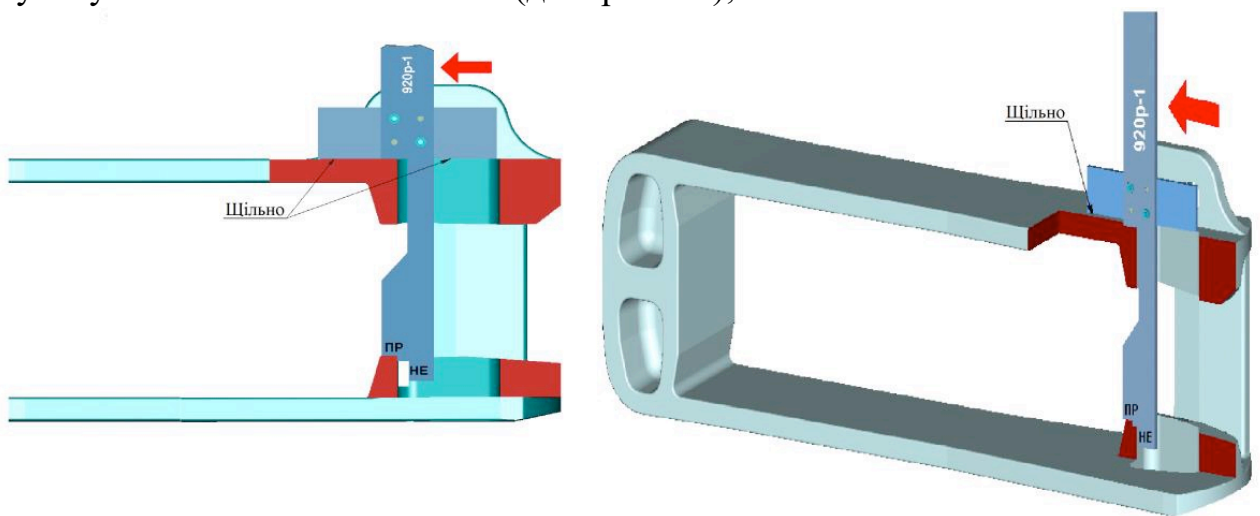


Рис. 3.10. Перевірка висоти стелі прорізу в головній частині хомути шаблоном 920р-1

- хвостовику автозчепу, в місці взаємодії із centruючою балочкою, після відновлення наплавленням, не проведено механічну обробку в рівень з ливарною поверхнею.

Бокові рами мають знос опорних поверхонь буксових прорізів:

1 візок:

- ліва бокова рама № 82776: 1 проріз – 5 мм, 2 проріз – 5 мм;

- права бокова рама № 26965: 1 проріз – 6 мм, 2 проріз – 7 мм;

2 візок:

- ліва бокова рама № 42196: 1 проріз – 5 мм, 2 проріз – 6 мм;
- права бокова рама № 156701: 1 проріз – 3 мм, 2 проріз – 5 мм.

Вищезазначені зноси опорних поверхонь бокових рам є порушенням вимог пункту 13.9 СТП 04-019:2022.

Крім того, відповідно до технічного рішення від 08червня 2022 року № 9543 про продовження строку експлуатації вантажних вагонів, що належать СП «Первомайський рейкозварювальний поїзд філії ЦБРК», фахівцями філії «Науково-дослідний та конструкторсько-технологічний інститут залізничного транспорту» зазначено «Строк служби, в тому числі строк експлуатації, змінних вузлів вантажних вагонів (деталей та вузлів автозчепних пристроїв, автогальмового обладнання та ходових частин) продовженню по вищезазначеному технічному рішенню не підлягає».

Згідно акту виконаних робіт від 31 жовтня 2022 року, при проведенні деповського ремонту вагону № 19825959, силами ВСП ТКРМЗ філії ЦРЕКМ, виконано ремонт деталей та вузлів автозчепних пристроїв, автогальмового обладнання та ходових частин і встановлено надресорну балку № 5 17573, з відсутнім тавром року виготовлення (див. рис. 3.11).



*Рис. 3.11. Фото надресорної балки № 517573 вагону № 19825959 з відсутнім тавром року виготовлення*

На 17 км ПКЗ +32 м – 17 км ПКЗ +24 м - при швидкості руху спецскладу 68 км/год виникло галопування (кутові коливання підресорних мас у повздовжній та вертикальній площині) візка, про що свідчать видимі паралельні сліди на головках рейок (див. рис. 3.12).



*Рис. 3.12. Видимі сліди галопування на головці рейки вагону № 19825959*

Відповідно до акту проміру колії від 12 жовтня 2023 року (див. рис. 3.13, 3.14) встановлено, що за 20 м до місця перекочування колісної пари видимий слід тертя гребня на правій та лівій рейці.



*Рис. 3.13. Сліди від тертя гребня на правій та лівій рейці*

Враховуючи, що сходження з рейок відбулося на 17 км ПКЗ + 18 м, встановлено початок місця тертя на 17 км ПКЗ + 38 м.

Також, враховуючи сліди галопування вагону на 17 км ПКЗ + 32 м – 17 км ПКЗ + 24 м, комісія прийшла до висновку, що перед початком галопування, відбулися обставини:

- відбулося заклинення автозчепних пристроїв у крайньому правому положенні та крайньому лівому положенні вагонів № 19690510, № 19825959;
- неповернення 1 візка вагону № 19825959 в нормальне положення при виході з кривої радіусом 2000 м (враховую сукупність несправностей візків вагонів).

12.10.2023р

перегін Бердичів-Козятин-ІІ  
парна колія

### АКТ проміру колії

Ми, що нижче підписані склали даний акт в тому, що в добу 12.10.23р. на перегоні Бердичів-Козятин-ІІ парної колії на 17 км ПК 3+18 м сталося сходження трьох порожніх платформ 5,6,7 з хвоста поїзда №8402 платформи № 19827245, 19690510, 19825959.

Місце зупинки платформ після сходу – 14км ПК6+48м.

Технічна характеристика колії :

- Пряма ділянка колі довжиною 12ПК10+15,16-18ПК9+77,60=5,962км
- рейки Р-65, колія безстикова, довжина пліті складає 491,0м, закріплена на постійний режим експлуатації 01.10.2007 року, температура закріплення +31°С. Права пліть – №266, ліва – №265;
- шпали залізобетонні типу Ш-1;
- скріплення - КБ;
- баласт – щебеневий;
- рік капітального ремонту – 2007 р.;
- останні ремонт (середній) – 2023 рік;
- вантажонапруженість – 22,9млн. т брутто/ км за рік;
- пропущений тонаж – 414,3 млн. т брутто.
- ділянка колії – пряма;
- встановлена швидкість 120/80км/год;
- безстикова колія довжиною в перегін 8ПК4+84-25 ПК9+7,5=17,423км
- Проміри колії здійснювалися шаблоном ЦУП2Д № 361 повірка 05.10.2023р., заміри зносів рейок виконувались штангельциркулем №4763.

За 20 м до місця перекочування колісної пари видимий слід тертя на правій та лівій рейці.

Промір здійснено до місця сходу 100 м та після місця сходу 50 м

*Рис. 3.14. Вкопіювання з акту проміру колії від 12 жовтня 2023 року*

Комісією з технічного розслідування проведено аналіз виконання ремонту вагону № 19825959 та встановлено наступне (див. рис. 3.15, 3.16).

*Електронна облікова картка спеціального рухомого складу*

СРС на базі вантажного вагону								
Платформа для перевезення довгомірних рейок та платформа для перевезення рейок								
	1	9	8	2	5	9	5	9
Тип (серія) СРС				Заводський номер	00004980			
Рід вагону	платформа			Шифр моделі вагону	13-401			
Ознака включення одиниці СРС до зчепу	ні			Номер головної одиниці (секції) СРС зчепу				
Призначення СРС	Перевезення довгомірних рейкових плітей							
Завод побудови	133							
Дата побудови	31.12.1984			Строк служби	32			
Дата продовження строку служби	16.07.2022			Подовжений строк служби до	08.11.2026			
Індекс господарства-користувача СРС								Інші

*Розділ 1. Технічні характеристики СРС*

Показник	Значення
<b><u>1. Загальні дані про СРС:</u></b>	
— тара (т, з десятими);	21,5
— вантажопідйомність (т, з десятими);	66,0
— довжина між осями автозчепів (мм);	14620
— кількість осей;	4
<b><u>2. Наявність тягового двигуна марки ЯМЗ</u></b>	ні
<b><u>3. Наявності ручного гальма</u></b>	ні

Показник	Значення
<b><u>4. Максимальна швидкість руху, в т.ч.:</u></b>	
— по прямій колії;	80
— по відхиленням на стрілочних переводах;	40
<b><u>5. Ознака особливої умови:</u></b>	
— включення до складу поїзда;	ні
— при розформуванні поїзда	ні

**Розділ 2. Відомості про облік та перенумерацію СРС**

Попередній номер СРС		<b>00004980</b>	Причина перенумерування	<b>Первинне надання номеру</b>
Підприємство-балансоутримувач			Прийняття на баланс, зняття з балансу	
Структурний підрозділ	Філії АТ "УЗ"	Господарство	Операція зміни балансоутримувача	Дата
Рейкозварювальний потяг Первомайська-Бузі	Філія «Центр з будівництва та ремонту колії»	Інші	Первинна реєстрація в АБД СРС	04.09.2012

**Розділ 3. Останні проведені ремонти (техобслуговування, техогляду) СРС та виконані ними об'єми робіт від їх проведення**

Ремонт (техобслуговування, техогляд)				Напрацювання			Ознака наступного ремонту (техобсл., техогляду)
Назва	Індекс	Дата проведення	Місце проведення (індекс або назва підприємства)	Одиниця	Від проведення останнього ремонту (техобсл., техогляду)	Залишок до проведення наступного ремонту (техобсл., техогляду)	
Виконані об'єми робіт від побудови (початку експлуатації)				Рік	38р.09міс.12д.		
Капітальний ремонт	КР	01.06.2008	ВЧД-1 од	Рік	15р.04міс.09д.	3р.00міс.24д.	<b>08.11.2026р. Наступний ремонт</b>
Деповський ремонт	ДР	31.10.2022	ТКРМЗ Тернопіль	Рік	0р.11міс.12д.	3р.00міс.24д.	08.11.2026р.
ТО колісних пар та гальмівного обладнання	ТОкп	31.03.2020	ВЧДЕ-2 Од.	Рік	0р.11міс.12д.	0р.00міс.15д.	31.10.2023р.

*Рис. 3.15. Копія електронної облікової картки спеціального рухомого складу вагон № 19825959*

Відповідно до пунктів 4.2, 4.3 стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-034:2021 «Спеціальний рухомий склад. Склад спеціальний для навантаження, перевезення і вивантаження рейкових плітей. Правила експлуатації та порядок виконання робіт» (далі – СТП 04-034:2021):

«4.2 Утримання та ремонт устаткування спецсклада, призначеного для навантаження, транспортування і вивантаження рейкових плітей здійснюють силами виробничого підрозділу, на балансі якого знаходиться спецсклад.

4.3 Утримання і ремонтування несучих і ходових частин, гальмівного і автозчепного устаткування платформ спецсклада здійснюють силами підрозділу вагонного господарства і пунктів технічного огляду відповідно до вимог, установлених для вантажних вагонів.»

Довідка про комплектацію одиниці СРС змінними деталями та гальмівне обладнання (згідно з повідомлень 4634 – Залізниця передачі інформації – Од)

8-значний номер одиниці СРС	19825959
Призначення вагону	Платформа для перевезення довгомірних рейок та платформа для перевезення рейок
Шифр моделі вагону	13-401
Дата побудови	31.12.1984
Продовжений строк служби	08.11.2026
Виконаний ремонт	ТОВ-2(4)
Дата виконаного ремонту	30.05.2020

№ візка	Деталь візка					Останній повний огляд коліар, продовження терміну служби литва		Товщина ободу	
	Код	Назва	Код підприємства виготовлення	Заводський номер	Рік виготовлення	Код підприємства	Дата огляду, рік продв.	Лівого	Правого
Перший	51	Перша колісна пара	39	39327	1979	521	092018	700	700
	52	Друга колісна пара	29	238309	1980	521	092018	710	720
	61	Перша надресорна балка	14	82111	1986	521	2023		
	71	Ліва бокова рама	12	4072	2000	0			
	72	Права бокова рама	14	23085	1985	521	2023		
Другий	53	Третя колісна пара	39	511069	1982	521	092018	610	620
	54	Четверта колісна пара	29	214695	1984	521	092018	660	670
	62	Друга надресорна балка	14	39479	1985	521	2023		
	73	Ліва бокова рама	5	68077	1986	521	2023		
	74	Права бокова рама	5	68267	1986	521	2023		
21	Авторегулятор	149	13607	02.87	119	092018			
31	Магістральна частина повітродрозпод.	6	35424	01.86	119	092018			
41	Головна частина повітродрозпод.	6	492988	01.86	119	092018			


Рис. 3.16. Копія довідки про комплектацію одиниці спеціального рухомого складу змінними деталями та гальмівне обладнання вагон № 19825959

49 з голови поїзда вагон № 19825959: власності «22» Україна, підприємство Філія «Центр з будівництва та ремонту колії» АТ «Укрзалізниця», відокремлений структурний підрозділ «Рейкозварний потяг Первомайськ-на-Бузі», побудований заводом «133» ТОВ «Дніпровагонмаш» – 31.12.1984, деповський ремонт (ДР) «1087» ТКРМЗ Тернопіль – 31.10.2022, в порожньому стані..

Деповський ремонт вантажним вагонам повинен бути виконаний, відповідно до вимог **СТП 04-019:2022**.

Вищезазначені відхилення від норм утримання візків вантажних вагонів та автозчепних пристроїв, враховуючи незначну інтенсивність експлуатації спеціального рухомого складу залізничного транспорту та навантаження на вагони, комісія прийшла до висновку, що виявленні відхилення не могли виникнути в процесі експлуатації вагона № 19825959, починаючи з 31.10.2022, згідно акту виконаних робіт при проведенні деповського ремонту платформи № 19825959 приписки структурного підрозділу «Первомайський рейкозварювальний поїзд» філії «ЦБРК», також врахований фактор початку війни з 24.02.2022, який спричинив часткове припинення виконання робіт та експлуатації СРС.

Порівнявши дані акту виконаних робіт при проведенні деповського ремонту вагону № 19825959 від 31 жовтня 2023 року та довідки про комплектацію одиниці спеціального рухомого складу змінними деталями та гальмівного обладнання вагону № 19825959 (див. рис. 3.15, 3.16) встановлено, що дані комплектації вагонів не заносяться та не ведуться філією «Центр з будівництва та ремонту колії», структурним підрозділом «Первомайський рейкозварювальний потяг», не зважаючи на призначення відповідальної особи відповідно до наказу від 04 травня 2023 року № \_\_ (див. рис. 3.17).

 АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО  
«УКРАЇНЬСЬКА ЗАЛІЗНИЦЯ»  
ФІЛІЯ «ЦЕНТР З БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ КОЛІЙ»  
СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ  
ПЕРВОМАЙСЬКИЙ РЕЙКОЗВАРЮВАЛЬНИЙ ПОЇЗД

**НАКАЗ**

м. Первомайськ

04. 05. 2023

№ \_\_\_\_\_

**Про призначення відповідальних  
за внесення даних до програми «АРМ СРС»**

З метою забезпечення належного контролю за технічним станом платформ спеціального рейковозного складу, турних вагонів підприємства,

**НАКАЗУЮ:**

1. Відповідальність за внесення даних до АРМ СРС» щодо технічного стану платформ спеціального рейковозного складу, турних вагонів підприємства покласти на працівника СП Первомайський РЗП, а саме:  
– майстра дільниці І групи.
2. З наказом ознайомити причетного працівника під підпис.
3. Контроль за виконанням даного наказу залишаю за собою

В.о. начальника  
структурного підрозділу  
Первомайський РЗП

*Рис. 3.17. Копія наказу про призначення відповідальних за внесення даних до програми «АРМ СРС»*

Наказом в. о. начальника філії «Центр з будівництва та ремонту колії» структурного підрозділу «Первомайський рейкозварювальний потяг» Акціонерного товариства «Укрзалізниця» Вячеслава Іванова від 30 березня 2023 року № 156 встановлено відповідальних за проведення планово-попереджувальних ремонтів та контроль за його проходженням.

Форма ВУ-36М

регіональна філія «Львівська зал.» 2 2  
код

Повідомлення № 0 1 6 4

про приймання вантажних вагонів із \_\_\_\_\_ ДР \_\_\_\_\_  
(вид ремонту- КР, ДР, ТОВ-1, ТОВ-2)

Дата: 3 1 1 0 2 0 2 2 1 6 4 0  
число місяць рік год. хв.

на \_\_\_\_\_ ТКРМЗ \_\_\_\_\_ 1 0 9 7  
(підприємство, спеціально виділений ремонтній колії) код підприємства

Ч.ч.	№ вагона	Рік побудови	Код власника	Дата і час початку ремонту (технічного обслуговування)				Код модернізації	Код модернізації	Код модернізації	Код модернізації
				число	міс.	год.	хв.				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1	19825959	1984	22	24	10	08	50				

Вказаним вагонам проведено \_\_\_\_\_ ДР \_\_\_\_\_ відповідно до Настанови з ремонту, технічних умов, креслеників і визнані придатними до експлуатації.

Підписи: Начальник \_\_\_\_\_  
Від ВРЗ, ТЧ, ЦТО, МНОВ, МДЛ \_\_\_\_\_  
Інженер з приймання вагонів \_\_\_\_\_  
М.П. Начальник вагоноскладального цеху, заводу \_\_\_\_\_  
Начальник ВТК \_\_\_\_\_  
ЦВІЗ ЦТА \_\_\_\_\_

Повідомлення вручено черговому по станції:  
Дата: \_\_\_\_\_  
число місяць рік год. хв.

Черговий по станції \_\_\_\_\_

Рис. 3.18. Копія повідомлення форми ВУ-36М вагону по № 19825959 від 31.10.2023

Відповідно до вимог пункту 4.3 СТІ 04-034:2021 утримання і ремонтування несучих і ходових частин, гальмівного і автозчепного устаткування платформ спецскладу здійснюють силами підрозділу вагонного

господарства і пунктів технічного огляду, відповідно до вимог установлених для вантажних вагонів.

При цьому деповський ремонт виконано виробничим структурним підрозділом «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» (далі – філія «ЦРЕКМ»), який не є підрозділом вагонного господарства, що суперечить вимогам пункту 4.3 СТП 04-034:2021.

Враховуючи, що філія «ЦРЕКМ» атестована на право виконання ремонту вантажних платформ, повного огляду колісних пар вагонів, що технічно не створює перешкод для виконання деповського ремонту, але суперечить вимогам нормативних актів, які визначають порядок проведення деповського ремонту СРС.

Також встановлено, що філія «ЦРЕКМ» не має у штаті інженера з приймання вагонів, що унеможлиблює видачу з ремонту рухомого складу. Комісія зауважує, що інші особи не можуть виконувати обов'язки інженера з приймання локомотивів, окрім як призначені особи (див. рис. 3.18).

Враховуючи вищевикладене, спираючись на дії нормативно-правових та нормативних актів, комісія прийшла до висновку, що філія «Центр з будівництва та ремонту колії» структурного підрозділу «Первомайський рейкозварювальний потяг» Акціонерного товариства «Укрзалізниця», видала в експлуатація вагон-платформу № 19825959, без належного його приймання з ремонту, а особливо візки вагону та колісні пари видані з ремонту без підпису та клейма інженера з приймання вагонів.

№ вагону	Пункт вагона, до якого належить вагон	№ вагону	№ вагону	Бокова рама								Надресорна база																		
				№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону	№ вагону						
1	19825959	1	1	Ліва бокова рама								17573	5	198	25	325	max													
				116955	14	1987	2189	2189	max																					
1	19825959	1	1	Права бокова рама								39479	14	198	25	325	max													
				112916	14	1987	2188	2188	max																					
2	19825959	2	2	Ліва бокова рама								30528	5	198	30	303	ли													
				04104	5	1987	2191	2191	max																					
2	19825959	2	2	Права бокова рама								82111	14	198	30	322,5	ли													
				04295	5	1987	2192	2192	max																					
1	19825959	1	1	Ліва бокова рама																										
				68267	5	1986	2187	2187	ли																					
1	19825959	1	1	Права бокова рама																										
				68077	5	1986	2187	2187	ли																					
2	19825959	2	2	Ліва бокова рама																										
				23085	14	1985	2190	2190	ли																					
2	19825959	2	2	Права бокова рама																										
				4072	12	2000	2189	2186	ли																					

Рис. 3.19. Копія витягу з журналу ремонту бокових рам вагону по № 19825959

Комісією з технічного розслідування було вивчено копії журналів обліку ремонту бокових рам візків вагону № 19825959 та встановлено наступне.

Ремонт бокової рами № 116955 (1987 рік виготовлення) виконано з порушенням вимог пунктів 11.4, 14.4.3, таблиці 11.1 **СТП 04-019:2022**, а саме глибина під'ятника після ремонту, згідно журналу, складає 25 мм, при нормі для вагонів після 1986 року виготовлення повинна складати  $30_{-2}^{+1}$ мм (див. рис. 3.19, 3.20):

Характеристики візка при інспектуванні під вагон								З'єднувальна балка				Підпис інспектора	Підпис бригадира	Підпис начальника вагонного парку	Підпис керівника підприємства ПТА	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12					13
Ліва бокова рама							лівої	2								
-6	-5	9	8	9	8	3										
Права бокова рама							правий									
-8	-7	10	9	8	9	11										
Ліва бокова рама							лівої									
-7	-8	8	8	9	8	8										
Права бокова рама							правий									
-8	-7	9	8	8	7	3										
Ліва бокова рама							лівої	2								
-6	-7	9	8	7	8	2										
Права бокова рама							правий									
-7	-6	8	7	8	8	8										
Ліва бокова рама							лівої									
-7	-8	8	8	8	9	0										
Права бокова рама							правий									
-9	-8	8	8	7	14											

Рис. 3.20. Копія витягу з журналу ремонту бокових рам вагону по № 19825959

«14.4.3 У надресорних балках, які виготовлені з 1986 року з глибиною під'ятника 30 мм, зношену опорну поверхню, зовнішні та внутрішні бурти під'ятника відновлюють відповідно до СТП 04-020 [25] зносостійким наплавленням з твердістю 240...300 НВ з подальшим механічним обробленням до розмірів кресленника.

Під час виконання модернізації візка згідно з С 14.01 [55], під'ятник надресорної балки, виготовленої з 1986 року, розточують на глибину 37 мм (розмір «м»). На оброблену опорну поверхню під'ятника встановлюють зносостійку металеву прокладку діаметром 294 h16 (-3,2) мм згідно з кресл. К 03.08-00.00.00.0-01.

Під час виконання модернізації візка згідно з С 03.04 [54], під'ятник розточують на глибину 37 (+1,-2) мм (розмір «м»). На оброблену опорну поверхню під'ятника встановлюють полімерну прокладку діаметром (297±1) мм згідно з кресл. К45.06-00.00.00.0-01 (додаток В).» (див. рис. 3.21).».

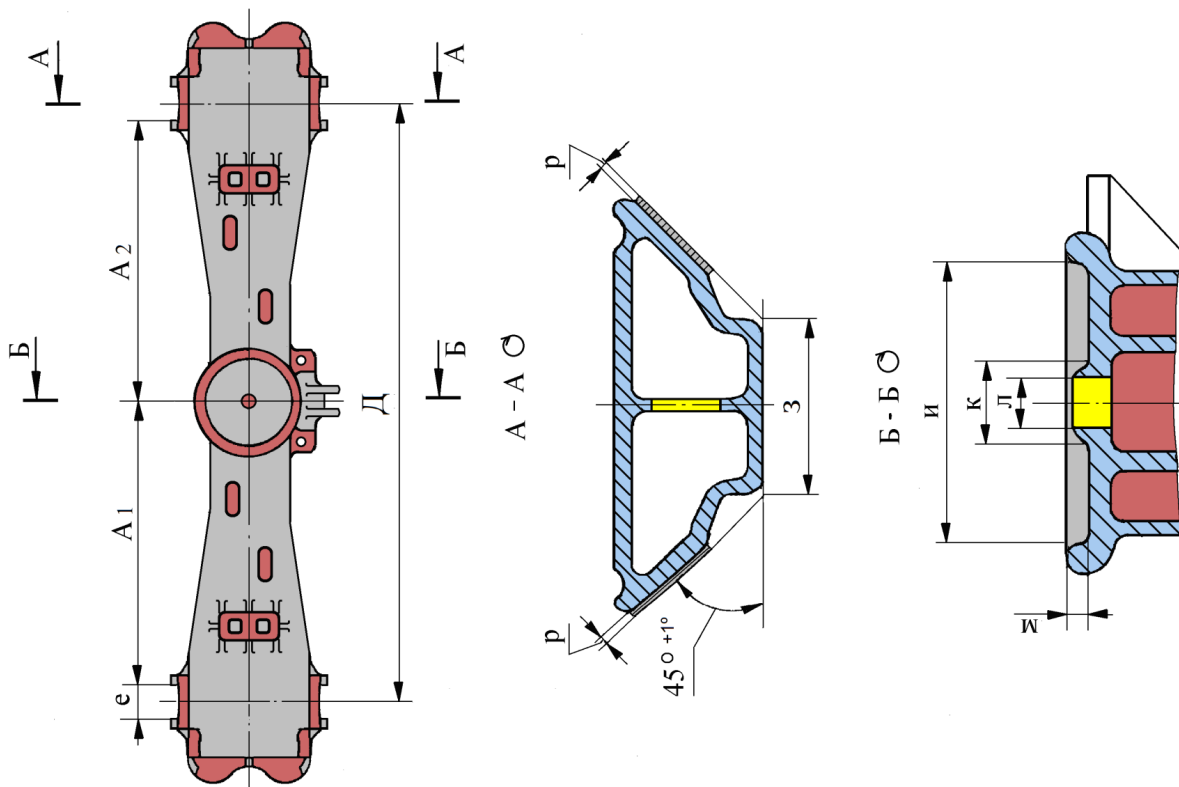


Рис. 3.21. Надресорна балка двовісного візка

Враховуючи вищевикладене, комісія прийшла до висновку, що філією ЦКРЕМ, не дотримуються вимоги СТП 04-019:2022, при виконанні деповського ремонту візків вагонів, що становить загрозу безпеці руху.

Комісією з технічного розслідування було досліджено формування поїзда № 8402 та встановлено наступне.

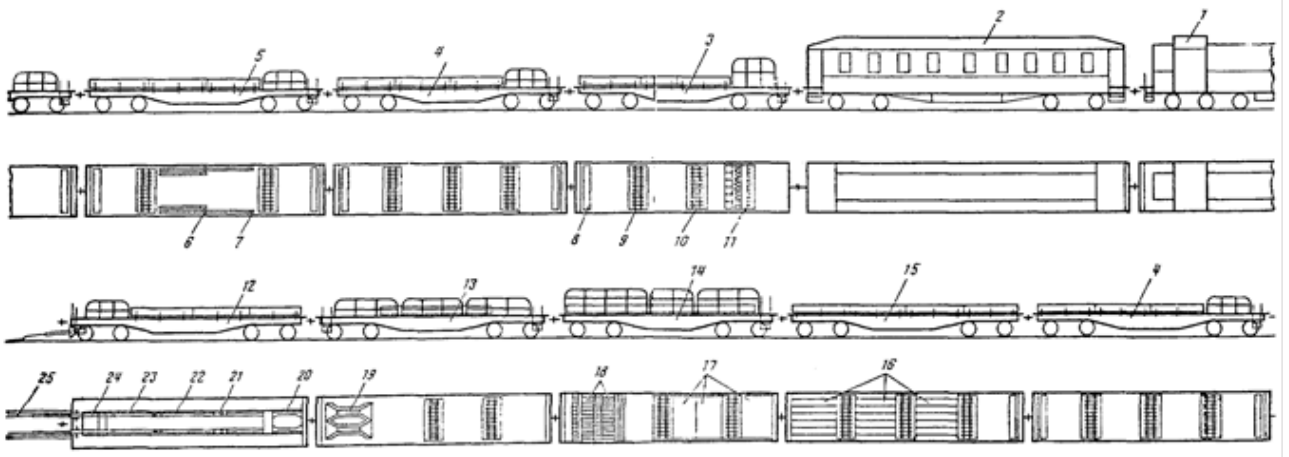
Відповідно до вимог розділу 5 СТП 04-034:2021:

«Спецсклад складають з 59 універсальних чотиривісних платформ (які нумеруються з № 1 по № 59) та одного чотиривісного пасажирського вагона, переобладнаного у вагон для відпочинку обслуговуючого персоналу.

Перелік кількості платформ з номерами, що входять до спецскладу, зазначено в таблиці 1.

**Таблиця 1** – Перелік кількості платформ з номерами, що входять до спецскладу

Платформа	№ 1	№ 2	№ 55	Від № 3 до № 54	№ 56	№ 57	№ 58	№ 59 лоткова
Число платформ, шт.	1	2		52	1	1	1	1



*Умовні позначки:*

- 1 – локомотив;
- 2 – вагон для відпочинку бригад;
- 3 – платформа № 1 (передня);
- 4 – платформа № 2, № 55;
- 5 – платформи від № 3 до № 54;
- 6 – ролик напрямний;
- 7 – лижі напрямні;
- 8 – опора;
- 9 – опора безребордна;
- 10 – опора ребордна;
- 11 – замки передні;
- 12 – платформа лоткова № 59;
- 13 – платформа № 58;
- 14 – платформа № 57;
- 15 – платформа № 56;
- 16 – напрямляч (листовий);
- 17 – баласт;
- 18 – буферні блоки;
- 19 – пристрій протикантувальний;
- 20 – напрямляч;
- 21 – лоток прийомний;
- 22 – жолоб;
- 23 – жолоб;
- 24 – лотки;
- 25 – трос у зборі.

В порушення вимог розділу 5 СТП 04-034:2021 спецсклад було сформовано з 55 вагонів.

«12 жовтня 2023 року у поїзді № 8402 (індекс 3414-036-4114), станція формування Славути-1 РФ «Південно-Західна залізниця», станція призначення Кропивницький РФ «Одеська залізниця», вагою 1311т., у складі 55 вагонів ...».

Згідно вимог пункту 9.7 розділу 9 СТП 04-034:2021:

«9.7 Бригада обслуговуючого персоналу та машиніст спецскладу (керівник бригади) виконують наступне:

а) .....

ж) перевіряють ходові частини, гальмові і ударно-тягові пристрої платформи спецскладу відповідно до діючих на регіональній філії АТ «Укрзалізниця» положень і інструкцій.

9.8 Керівництво підрозділу, на балансі якого знаходиться спецсклад, періодично один раз у квартал перевіряє технічний стан спецскладу з занесенням результатів перевірки до технічного паспорту (формуляру).».

Відповідно до вимог стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-005:2016 «Спеціальний рухомий склад. Планово-запобіжний ремонт. Порядок організації виконання робіт» (далі – СТП 04-005:2016):

«4.4 ТО й ПР машини виконують відповідно до Інструкції з її експлуатації, Інструкції з технічного обслуговування (для машин іноземного виробництва).

СР, КР виконують відповідно до нормативно-технічної документації (додаток А) (за необхідності можна використовувати іншу технічну документацію, що її доповнює).



**АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО «УКРАЇНСКА ЗАЛІЗНИЦЯ»  
ФІЛІЯ «ЦЕНТР З БУДІВНИЦТВА ТА РЕМОНТУ КОЛІЙ»  
СТРУКТУРНИЙ ПІДРОЗДІЛ  
ПЕРВОМАЙСЬКИЙ РЕЙКОЗВАРЮВАЛЬНИЙ ПОЇЗД**

Миколаївська обл., м. Первомайськ, вул. Вокзальна, 11  
АТ «Ощадбанк» МФО 322669  
Код ЄДРПОУ 43122226 тел. 051611 7-53-76, факс 051611 7-53-76

**Акт  
перевірки технічного стану платформ спеціального рейковоїзного складу №1**

Комісія у складі: головного інженера РЗП -13 , головного механіка  
маїстра , провела у період з 28.09.2023 р. по 29.09.2023 р. комісійне обстеження 54 платформ рейковоїзного складу на предмет технічного стану технологічного обладнання. Результати обстеження зведені у таблицю № 1.

Таблиця № 1

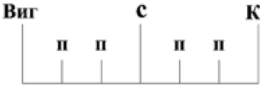

№ з/п	Номер платформ	Тип, технологічного виконання	Кількість необхідних, шт.				Місце знаходження	Відмітка про виконання	
			Роликів		Касет	Вибійників			Іншого устаткування
			Виготовити	Відремонтувати					
1	19826999	лоткова	0	0	0	0	0	ст. Голта	
2	19690379	передня замкова	0	0	0	0	0	ст. Голта	
3	19827500	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
4	19827385	проміжня	0	0	0	0	2 стопорних болта	ст. Голта	
5	19827104	проміжня	0	0	0	0	2 стопорних болта, 3м <sup>3</sup> дерев'яної підлоги	ст. Голта	
6	19827245	проміжня	0	0	0	0	2 стопорних болта	ст. Голта	
7	19690510	проміжня	0	1	0	0	2 стопорних болта	ст. Голта	
8	19825959	проміжня	5	0	0	1	2 стопорних болта	ст. Голта	Виконано, перевірено, ремонт, роліки

45	19827351	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
46	19826221	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
47	19827336	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
48	19826569	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
49	19826742	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
50	19826197	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
51	19826023	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
52	19826320	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
53	19826247	проміжня	0	0	0	0	0	ст. Голта	
54	19825975	проміжня	0	0	0	1	0	ст. Голта	Виконано 05.10.23

Рис. 3.22. Копія Акту перевірки технічного стану платформи СРС № 19825959

Модернізацію виконують відповідно до конструкторської і технічної документації на модернізацію машини, розробленої та затвердженої відповідно до чинного порядку.»

Продовження таблиці Б.1

1	2	3	4	5	6	7
49	Комбіновані засоби контролю колії і рейок (інфраструктури) вагонів, моториси	ТО-1 ТО-2 П С КР	Місяць Рік	0,5 3 1 3 6	Виг с КР 	-
50	Обладнання для перевезення рейкових плит безстикової колії	ТО-1 П КР	Рік	0,25 1 10	Виг КР 	-

При цьому комісія з технічного розслідування зауважує наступне:

Згідно розділу 9 СТП 04-005:2016:

«9.10 Під час контрольно-технічного огляду виконують:

- а) оглядання зовнішнього вигляду машини, її фарбування, наявності і стану знаків та написів;
- б) оглядання стану колісних пар;
- в) перевірку автозчепу;
- г) оглядання міжферменного шарніру (за наявності)
- д) перевірку гальмового обладнання;
- е) перевірку стану робочих органів та інших механізмів;
- ж) перевірку виконання термінів випробувань вантажопідійомних механізмів та вантажозахоплювальних пристроїв і наявності у відповідній документації записів, перевірку стану сталевих канатів;
- и) перевірку справності настилу, сідців, огорож, бортів, площадок, лиж-відбійників, запірних механізмів;
- к) перевірку справності та комплектності інструменту, аварійних засобів, інвентарю, сигнальних пристроїв і приладдя;
- л) перевірку наявності необхідних запасних частин;
- м) перевірку наявності на машинах оформленої технічної документації;
- н) перевірку роботи двигунів, робочих органів та інших механізмів на холостому ході та під навантаженням;
- п) перевірку засобів сигналізації, випробування контрольних приладів;
- р) перевірку роботи систем безпеки (автоматичної локомотивної сигналізації, радіостанцій).

9.11 За задовільними результатами контрольно-технічного огляду на кожну машину складають Акт про її технічний стан і готовність до експлуатування, який затверджується керівником підприємства, на балансі якого знаходиться машина (див. рис. 3.22).

В разі незадовільних результатів контрольно-технічного огляду (наявності на машині пошкоджених деталей і складальних одиниць згідно з дефектною

відомістю) визначають доцільність направлення машини в ремонт з зазначенням причин.».

*Акт перевірки технічного стану платформи СРС № 19825959 не відображає всіх позицій перевірки технічного стану СРС, та типова форма не визначена СТІ 04-005:2016, що скриває факт проведення огляду та параметрів колісних пар, візків вагонів СРС, автозчепних пристроїв та не дозволяє визначити забезпечення безпеки руху після проведення технічного огляду та контрольно-технічного огляду».*

Враховуючи вищевикладене, комісія прийшла до висновку, що експлуатант СРС (обладнання для перевезення рейкових плітей безстикової колії), а саме філія «Центр з будівництва та ремонту колії» структурного підрозділу «Первомайський рейкозварювальний потяг» Акціонерного товариства «Українська залізниця» не належним чином забезпечує огляд та утримання СРС, що в свою чергу призводить до видачі в експлуатацію СРС в порушення вимог пункту 9.1 розділу 9, пунктів 10.1, 10.3 розділу 10, пункту 11.5 розділу 11, пунктів 12.1, 12.4, 12.11 - 12.13 розділу 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854.

#### **4. Аналіз фактів з'ясованих під час проведення технічного розслідування, з метою складання висновку щодо причин транспортної події.**

1) Аналіз подій, обставин та фактів, що пов'язані з рухомим складом залізничного транспорту.

Аналіз подій, обставин та фактів, що з'ясовані в процесі технічного розслідування, свідчать про порушення працівниками, посадовими особами Акціонерного товариства «Українська залізниця» нормативно - правових актів та нормативних документів з безпеки руху, утримання, технічного обслуговування та ремонту СРС, а саме:

*Зі сторони працівників філія «Центр з будівництва та ремонту колії» структурного підрозділу «Первомайський рейкозварювальний потяг» Акціонерного товариства «Українська залізниця»:*

*1. Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854:*

*пункту 9.1, в частині:*

*«9.1 Рухомий склад, а також спеціальний самохідний рухомий склад має утримуватися в експлуатації у справному стані, що забезпечує безперебійну роботу, безпеку руху, охорону праці і своєчасно проходити планово-попереджувальні види ремонту і технічного обслуговування.»;*

*пункту 9.4, в частині:*

*«Усі елементи вагонів за міцністю, стійкістю і технічним станом мають*

гарантувати безпечний і плавний рух поїздів з найбільшими швидкостями.»;

*пункту 9.9 в частині:*

«На кожний локомотив, вагон, одиницю моторвагонного і спеціального рухомого складу має вестись технічний паспорт (формуляр), що містить найважливіші технічні і експлуатаційні характеристики»;

*пункту 10.1 в частині:*

«Кожна колісна пара має відповідати вимогам Інструкції з обстеження, ремонту і формування колісних пар рухомого складу і мати на осі виразно поставлені знаки про час і місце формування і повного огляду колісної пари, а також тавро про приймання її при формуванні».

*2. Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-005:2016 «Спеціальний рухомий склад. Планово-запобіжний ремонт. Порядок організації виконання робіт.»:*

*пунктів 4.3-4.5, 9.10, в частині забезпечення належного виконання утримання СРС, якісного проведення технічного огляду та контрольно-технічного огляду, яке включає відсутність підтверджуючих документів на проведення огляду та вимірювання стану автотзепних пристроїв, колісних пар та візків вагонів, що загрозувало безпеці руху.*

*3. Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-034:2021 «Спеціальний рухомий склад. Склад спеціальний для навантаження, перевезення і вивантаження рейкових плітей. Правила експлуатації та порядок виконання робіт»:*

*розділу 5, в частині порушення формування складу СРС (55 вагонів, замість 59 вагонів передбачених вимогами);*

*пунктів 4.2, 4.3 розділу 4, в частині утримання та ремонту СРС (зокрема ходових частин, автотзепних пристроїв з залученням працівників вагонного господарства);*

*пунктів 9.7, 9.8 розділу 9, в частині періодичної перевірки технічного стану СРС.*

*Зі сторони працівників виробничого структурного підрозділу «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» не дотримуються та порушуються:*

*вимоги стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-019:2022 «Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання» при виконанні деповського ремонту візків вагонів, що становить загрозу безпеці руху;*

*вимоги стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автотзепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування» при виконанні деповського ремонту автотзепних пристроїв вагонів, що становить загрозу безпеці руху;*

*вимоги стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001:2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування» при виконанні деповського ремонту колісних пар вантажних вагонів, що становить загрозу безпеці руху;*

вимоги Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854:

пункту 9.1, в частині:

«9.1 Рухомий склад, а також спеціальний самохідний рухомий склад має утримуватися в експлуатації у справному стані, що забезпечує безперебійну роботу, безпеку руху, охорону праці і своєчасно проходити планово-попереджувальні види ремонту і технічного обслуговування.»;

пункту 9.4, в частині:

«Усі елементи вагонів за міцністю, стійкістю і технічним станом мають гарантувати безпечний і плавний рух поїздів з найбільшими швидкостями.»;

пункту 10.1, в частині:

«Кожна колісна пара має відповідати вимогам Інструкції з обстеження, ремонту і формування колісних пар рухомого складу і мати на осі виразно поставлені знаки про час і місце формування і повного огляду колісної пари, а також тавро про приймання її при формуванні».

## **5. Висновки щодо причин транспортної події.**

Основні та безпосередні причини настання випадку транспортної події, що сталася 12 жовтня 2023 року під час слідування вантажного поїзда № 8402 через зупиночну платформу Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця», у якій відбулось сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів та електровоза ВЛ80К № 606, що слідував з поїздом № 9563, внаслідок зіткнення з вантажними вагонами поїзда № 8402, в тому числі фактори, що сприяли діям, здійснені причетними працівниками залізничного транспорту, які виконували службові обов'язки в момент настання транспортної події, або стан рухомого складу залізничного транспорту та/або інфраструктури залізничного транспорту, тощо.

**Основними причинами настання випадку транспортної події аварії,** що сталася 12 жовтня 2023 року під час слідування вантажного поїзда № 8402 через зупиночну платформу Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» АТ «Укрзалізниця», у якій відбулось сходження з залізничних рейок трьох вантажних вагонів та електровоза ВЛ80К № 606, що слідував з поїздом № 9563, внаслідок зіткнення з вантажними вагонами поїзда № 8402, стало викочування гребеня правого колеса першої колісної пари першого візка 49 за напрямком руху вагона № 19825959 на головку правої рейки, з послідуєчим скочуванням лівого колеса в середину колії та правого колеса на зовнішній бік рейки і подальшим аналогічним сходженням другої колісної пари з рейок, *внаслідок того, що 1 візок вагону № 19825959* при виході з кривої радіусом 2000 м продовжив слідування зі зміщенням від осі повздовжнього руху, через непаралельність вісей, яка виникла через різницю

міжщелепових відстаней правої і лівої боковин та відхилення в центруванні букс, понаднормативні зазори і неправильне їх розташування в буксових вузлах (між буксовими і щелеповими боковинами), знос фрикційних планок та клинів бокових рам, ексцентриситету *e* закріплення (у плані) хвостовика автозчепу відносно поздовжньої вісі колії (пов'язане з несправностями та відхиленням від норм автозчепного та ударного пристроїв візків вагонів), що спричинили рух першого візка в перекошеному стані і призвело до збільшення сили тертя правого ковзуна кузова і правого ковзуна першого візка, зміщення центру ваги вагону, значного збільшення опору буксуванню лівого колеса, в порівнянні з опором ковзання правого колеса першої колісної пари, розвантаження та збільшення кута набігання лівого колеса на головку рейки у місці найбільшої ширини колії, де і відбулось вкочування колеса, та при скиданні режиму тяги сталося розвантаження першого візка 49 вагону (з додатковим зусиллям тиску від 6 хвостових вагонів), з послідуочим вкоченням гребня 1 колісної пари на головку рейки, через невиконання та недотримання працівниками філії «Центр з будівництва та ремонту колії» структурного підрозділу «Первомайський рейкозварювальний потяг» Акціонерного товариства «Українська залізниця» нормативно-правових та нормативних актів, а саме вимог:

пункту 9.1 розділу 9, пункту 10.1, 10.3 розділу 10, пункту 11.5 розділу 11, пунктів 12.1, 12.4, 12.11 - 12.13 розділу 12 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрований у Міністерстві юстиції України лютого 1997 року за № 50/1854;

пунктів 4.3 - 4.5, 9.10 стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-005:2016 «Спеціальний рухомий склад. Планово-запобіжний ремонт. Порядок організації виконання робіт»;

додатку Г стандарту підприємства АТ «Українська залізниця» СТП 04-001-2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування»;

пунктів 5.12.8, 5.7.2.1 стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування»;

пунктів 4.2, 4.3 розділу 4, розділу 5, пунктів 9.7, 9.8 розділу 9 Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-034:2021 «Спеціальний рухомий склад. Склад спеціальний для навантаження, перевезення і вивантаження рейкових плітей. Правила експлуатації та порядок виконання робіт».

***Супутніми причинами транспортної події стало порушення зі сторони працівників виробничого структурного підрозділу «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця»:***

вимог стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-019:2022 «Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання» при виконанні

деповського ремонту візків вагонів, що становить загрозу безпеці руху;

вимог *стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування»* при виконанні деповського ремонту автозчепних пристроїв вагонів, що становить загрозу безпеці руху;

вимог *стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001:2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування»* при виконанні деповського ремонту колісних пар вантажних вагонів, що становить загрозу безпеці руху.

6. Облік вже здійснених або прийнятих профілактичних заходів суб'єктом господарювання щодо запобігання транспортним подіям.

## **7. Рекомендації комісії щодо профілактичних заходів для забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті у майбутньому.**

Акціонерному товариству «Українська залізниця»:

1. Забезпечити проведення позапланових перевірок дотримання виробничими підрозділами філії «Центр з будівництва та ремонту колії» Акціонерного товариства «Українська залізниця» вимог:

пунктів 9.1, 9.4, 9.9 розділу 9, 10.1 розділу 10 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854;

стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-005:2016 «Спеціальний рухомий склад. Планово-запобіжний ремонт. Порядок організації виконання робіт»;

стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001-2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування»;

стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування»;

стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-034:2021 «Спеціальний рухомий склад. Склад спеціальний для навантаження, перевезення і вивантаження рейкових плітей. Правила експлуатації та порядок виконання робіт»

термін: I-II квартал 2024 р.

2. Акти позапланових перевірок надати до Державної служби України з безпеки на транспорті

термін: до 10 липня 2024 р.

3. Забезпечити проведення позапланових перевірок дотримання

виробничими підрозділами філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» вимог:

пунктів 9.1, 9.4, 9.9 розділу 9, 10.1 розділу 10 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрований у Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854;

*стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-019:2022 «Вагони вантажні. Ремонт візків. Правила виконання» при виконанні деповського ремонту візків вагонів, що становить загрозу безпеці руху;*

*вимог стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-015:2018 «Рухомий склад залізничного транспорту. Автозчепний пристрій. Правила ремонту і обслуговування» при виконанні деповського ремонту автозчепних пристроїв вагонів, що становить загрозу безпеці руху;*

*вимог стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001:2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування» при виконанні деповського ремонту колісних пар вантажних вагонів, що становить загрозу безпеці руху*

термін: I-II квартал 2024 р.

4. Акти позапланових перевірок надати до Державної служби України з безпеки на транспорті

термін: до 10 липня 2024 р.

5. Забезпечити перегляд та доповнення до Стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-005:2016 «Спеціальний рухомий склад. Планово-запобіжний ремонт. Порядок організації виконання робіт» в частині:

забезпечення належного визначення підрозділів, щодо виконання та порядку утримання, огляду та ремонту СРС;

забезпечення додаткових актів технічного огляду та контрольнотехнічного огляду, щодо забезпечення відображення відомостей параметрів огляду ходових частин візків вагонів, автозчепних пристроїв та колісних пар вагонів СРС.

термін: травень 2024 р.

6. Забезпечити недопущення формування СРС на станціях та допущення слідування в поїздах СРС, що не відповідає стандарту підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-034:2021 «Спеціальний рухомий склад. Склад спеціальний для навантаження, перевезення і вивантаження рейкових плітей. Правила експлуатації та порядок виконання робіт»

термін: березень 2024 р.

7. Забезпечити перевірку комплектності СРС та внесення відомостей щодо комплектації СРС до бази «АРМ СРС»

термін: червень 2024 р.

8. Забезпечити укомплектування виробничого структурного підрозділу «Тернопільський колійний ремонтно-механічний завод» філії «Центр з ремонту та експлуатації колійних машин» Акціонерного товариства «Українська залізниця» інженером з приймання вагонів

термін: березень 2024 р.

9. Забезпечити виконання пункту 9.1 Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року № 411, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 25 лютого 1997 року за № 50/1854, щодо знаходження рухомого складу в експлуатації у справному стані, що забезпечує безперебійну роботу, безпеку руху, охорону праці і забезпечення своєчасного проходження планово-попереджувальних видів ремонту і технічного обслуговування

термін: постійно

Державній службі України з безпеки на транспорті:

Відповідно до абзацу дев'ятого частини першої статті 6 Закону України «Про основні засади державного нагляду (контролю) у сфері господарської діяльності», пункту 2 постанови Кабінету Міністрів України від 13 березня 2022 року № 303 «Про припинення заходів державного нагляду (контролю) і державного ринкового нагляду в умовах воєнного стану», підпункту 2 пункту 5 Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 лютого 2015 року № 103 (із змінами) звернутися до Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України щодо погодження позапланової перевірки Акціонерного товариства «Українська залізниця» (код згідно з ЄДРПОУ: 40075815, місце знаходження суб'єкта господарювання: вул. Єжі Гедройця, 5, м. Київ, 03680) щодо додержання вимог законодавства, норм і стандартів у сфері залізничного транспорту, пов'язаних з настанням аварії – сходженням у складі поїзда № 8402 трьох одиниць рухомого складу залізничного транспорту та електровоза ВЛ-80К № 606, що слідував з поїздом № 9563, внаслідок зіткнення з вантажними вагонами поїзда № 8402, яке сталося 12 жовтня 2023 року під час слідування вантажного поїзда № 8402 через зупиночну платформу Глухівці залізничного перегону Бердичів – Козятин-2 Регіональної філії «Південно-Західна залізниця» Акціонерного товариства «Українська залізниця».

Голова комісії:

Ім'я ПРІЗВИЩЕ

Член комісії

Ім'я ПРІЗВИЩЕ

Член комісії

Ім'я ПРІЗВИЩЕ

## 4.8 Законодавчі та нормативно-правові акти з питань залізничного транспорту

*Додаток 8*

### Законодавчі та нормативно-правові акти з питань залізничного транспорту

1. Закон України «Про транспорт»



2. Закон України «Про залізничний транспорт»



3. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів»



4. УГОДА про міжнародне вантажне залізничне сполучення



**5. РЕГЛАМЕНТ про міжнародне залізничне перевезення небезпечних вантажів (РІД)**



**6. ТЕХНІЧНИЙ РЕГЛАМЕНТ безпеки рухомого складу залізничного транспорту, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 2015 року № 1194**



**7. ТЕХНІЧНИЙ РЕГЛАМЕНТ безпеки інфраструктури залізничного транспорту, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 11 липня 2013 року №494**



**8. ПРАВИЛА дорожнього руху, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 року № 1306**



**9. ПРАВИЛА технічної експлуатації залізниць України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 року №411**



**10. ПОЛОЖЕННЯ про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 03 липня 2017 року № 235**



НАКАЗ №235

**11. ПОРЯДОК технічного розслідування катастроф, аварій, дорожньо-транспортних пригод, подій на залізничному транспорті, затверджений Наказом Міністерства інфраструктури України від 21 вересня 2018 року № 433**



НАКАЗ №433

**12. ІНСТРУКЦІЯ з організації відбудовних робіт при ліквідації наслідків транспортних подій на залізницях України, затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 27 квітня 2001 року № 258**



Наказ № 258

**13. ПРАВИЛА безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом, затверджені наказ Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2000 року №567**



Наказ № 567

**14. ПОЛОЖЕННЯ про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті, затверджене Наказом Міністерства інфраструктури України від 24 грудня 2020 року № 842**



Наказ № 842

**15. ПРАВИЛА експлуатації власних вантажних вагонів, затверджені Наказом Міністерства інфраструктури України від 29 січня 2015 року №17**



Наказ № 17

**16. ІНСТРУКЦІЯ з улаштування та експлуатації залізничних перїздів, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України 26 січня 2007 року № 54**



Наказ № 54

**17. ІНСТРУКЦІЯ з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31 серпня 2005 року № 507**



Наказ № 507

**18. ІНСТРУКЦІЯ з сигналізації на залізницях України, затверджена Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 23 червня 2008 року № 747**



Наказ № 747

## 4.9 Бібліографія

[1] Методичні вказівки щодо порядку службового розслідування причин сходжень рухомого складу з рейок на залізницях України. ЦРБ-0036: Наказ Укрзалізниці від 21 червня 2012 р. № 194-ЦЗ / М-во інфраструктури України, Держадміністрація залізничного транспорту України, Укрзалізниця, Головне управління безпеки руху та екології. Київ: НВП Поліграф-сервіс, 2012. 251 с.

[2] Стандарт підприємства АТ «Укрзалізниця» СТП 04-001:2015 «Колісні пари вантажних вагонів. Правила технічного обслуговування, ремонту та формування», затверджених наказом АТ «Укрзалізниця» від 11 листопада 2015 р. № 483-Ц/од / М-во інфраструктури України, Держадміністрація залізничного транспорту України, Укрзалізниця. Київ, 2015, 138 с.

# **ПОРЯДОК ПРОВЕДЕННЯ ТЕХНІЧНИХ РОЗСЛІДУВАНЬ НА ТРАНСПОРТІ**

## **Частина 2 Залізничний транспорт (практичний посібник)**

Видавець ФОП Ямчинський О.В.  
03150, Київ, вул. Васильківська, 32  
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру  
суб'єкта видавничої справи ДК № 6554 від 26.12.2018 р.

Формат 60×84/16. Наклад 100 пр. Ум. друк. арк. 14,8. Зам. № 101.

Виготовлювач ТОВ «ЦП «КОМПРИНТ»  
03150, Київ, вул. Васильківська, 32  
Свідоцтво про внесення до Державного реєстру  
суб'єкта видавничої справи ДК № 4131 від 04.08.2011 р.