

Детский травматизм на железнодорожном транспорте

Тематическая подборка

**Отдел библиотечного и справочно-
библиографического обслуживания ДЦНТИБ**



Екатеринбург, 2014

СОДЕРЖАНИЕ:

1. Меры: [Дальневосточная, Калининградская, Свердловская, Забайкальская ж.д.] // Гудок. – 2014. – 14 апреля _____ С. 3

2. Казанцева С. Эффект присутствия: Один день, проведенный школьниками на реальной станции, оказался эффективнее нескольких десятков лекций по безопасности на железной дороге: [Московская ж.д.] // Гудок. – 2014. – 14 апреля _____ С. 4

3. Лагушина А. Урок на всю жизнь: [Северо-Кавказская ж.д.] // Гудок. – 2014. – 14 апреля _____ С. 5

4. Морохин Н. Пути – не место, а тема для игр: [В Нижегородской области издан учебник «Основы безопасности и правил поведения на железной дороге»] // Гудок. – 2014. – 14 апреля _____ С. 6

5. Пасечник Е. Веселое путешествие в страну Безопасность: [Красноярская ж.д.] // Гудок. – 2014. – 14 апреля _____ С. 7

6. Голышева Г.В., Разъяснения о необходимости соблюдения правил безопасного поведения детей и подростков при нахождении на территории объектов инфраструктуры ОАО «РЖД» / Департамент образования города Москвы // Сайт Департамента образования г. Москвы _____ С.8

7. Голышева Г.В. Наиболее эффективный метод предотвращения травматизма граждан – соблюдение Правил безопасности на железной дороге / Департамент образования города Москвы // Сайт Департамента образования г. Москвы _____ С.11

8. Правила безопасного поведения детей на железнодорожном транспорте : Утв. приказом Министерства транспорта РФ № 18 от 8 февраля 2007 года/ Департамент корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД» Управление охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» _____ С.13

9. Как предотвратить подростковый травматизм на железной дороге? / Сайт Администрации Санкт-Петербурга _____ С. 23

10. Столетнева Л. Родители должны нести ответственность за безопасность детей на железной дороге // Сайт газеты Московская правда _____ С. 24

11. Россихина Н. Предотвратить несчастные случаи можно только общими усилиями // Гудок. - 2013. - 29 июля _____ С. 26

12. В Смоленске начинается мероприятие «Внимание, дети!» // Сайт «О чем говорит Смоленск» _____ С. 28

13. Нефедов В.С. Экстремалы - подростки: игра со смертью. Рассказывают судебно-технические эксперты // Локомотив. – 2014. – №2. – С.15-16 _____ С.30

14. Проезд снаружи поездов // Википедия _____ С. 35

Железная дорога – это зона повышенной опасности, где главным травмирующим фактором был и остается наезд подвижного состава, высокое напряжение в контактном

проводе. Отсюда следует, что нахождение детей в зоне железной дороги может быть смертельно опасно.

Однако, пренебрегая существующим запретом, некоторые ребята самостоятельно находятся на железнодорожных путях, цепляются за автосцепки и подножки вагонов. Шалость не остается безнаказанной, дети получают травмы различной тяжести и, как правило, остаются инвалидами.

Это происходит потому, что детям не объясняют, что игры на железнодорожных путях приводят к трагедии.

Меры

Дальневосточная

Руководство дороги направило в правительства краёв и областей Дальневосточного федерального округа обращения с просьбой включить в образовательную программу школьников материалы по безопасности на объектах железнодорожного транспорта. Железнодорожники предоставили необходимую информацию для разработки программы, в том числе видеоматериалы, буклеты, презентации. «Мы получили положительный отклик от министерства образования и науки Хабаровского края, - рассказал начальник службы охраны труда и промышленной безопасности Дальневосточной дороги Виктор Щербаков. - Уже в следующем учебном году планируется ввести данный курс в школах края».

Калининградская

После того, как в прошлом году подросток из-за наушников не услышал сигнала поезда и погиб, в отделе корпоративных коммуникаций разработали плакаты, которые раздают в учебных заведениях и вешают на платформах. На плакате написано: «Лучше на минуту расстаться с музыкой, чем навсегда - с жизнью».



Свердловская

Магистраль объявила конкурс школьных агитбригад «Путь твоей безопасности». «Конкурс должен усилить эффект разъяснительной работы. Была поставлена задача, чтобы школьники сами донесли до своих сверстников информацию о необходимости соблюдения общепринятых правил безопасности», - рассказала начальник сектора службы корпоративных коммуникаций СвЖД Нелли Пекшева. Жанры, в которых выступали школьники, были разными: «живая газета», мюзикл, хип-хоп, сценка, где Мэри Поппинс внушала Джейн и Майклу Бэнсам правила поведения вблизи железной дороги. Лучшие агитбригады поборются в финале 17 апреля. Победителям подготовили награды - ноутбук, планшетный компьютер, фотоаппарат и множество других призов.

Забайкальская

Железнодорожники провели акцию совместно с одним из местных телеканалов. Школьники записывали короткое видеобращение к своим сверстникам о том, что находиться на железной дороге опасно. Сделать это можно было в любой форме: в виде слогана, в стихах и т. д. Затем лучшие обращения показали в эфире телеканала.

Эффект присутствия

Московским школьникам показали, как работает станция

Один день, проведённый школьниками на реальной станции, оказался эффективнее нескольких десятков лекций по безопасности на железной дороге.

Идея устроить выездной урок для учеников школы № 75 принадлежала сотрудникам станции Москва-сортировочная-Киевская.

«Наша цель - познакомить детей с правилами безопасности. Мы выбрали возраст 11-12 лет, начало подросткового периода, когда у детей ещё нет большого опыта и чувства ответственности», - рассказала технолог станции Ирина Горячева.

Другой, не менее важной задачей встречи с детьми было знакомство ребят с профессией. «Сейчас все хотят быть дизайнерами, юристами, экономистами, а нам хочется, чтобы дети знали о такой замечательной профессии - железнодорожник», - отметила Ирина Горячева.

Ребят ждала разнообразная программа: экскурсия по станции, поход в комнату дежурной, увлекательный рассказ в игровой форме о правилах безопасности, мультфильм на ту же тему, командные конкурсы, наконец, подарки.

На железнодорожном мосту, откуда открывался отличный вид на станцию, её начальник Константин Батюшков рассказал школьникам об особенностях работы: о прибытии поездов, их формировании, отцеплении вагонов и закреплении тормозными башмаками, о правилах проезда маневрового локомотива по сигналам светофора.

Он строго предупредил, чтобы ребята никогда не пытались забираться на крышу вагона. «Над вагонами идут провода постоянного тока. Пострадать можно, даже не прикасаясь к проводу, так как он даёт электрическую дугу», – объяснил начальник станции.

Возможно, физические законы подростки ещё не знают, но показалось, что этому предостережению будут следовать.

Особенно впечатлил школьников во время экскурсии пульт дежурного по станции – со схематическими линиями, кнопками, красно-белыми сигналами. Они завалили провожатого вопросами. «А управляет этой автоматикой огромный компьютер. Он занимает весь второй этаж», – пояснил Константин Батюшков.

В учебном центре станции Москва-сортировочная-Киевская школьникам рассказали правила нахождения на дороге, а затем показали мультфильмы, где все эти правила были изложены в забавных стихах.

«Мне очень понравилось, как мы провели день, особенно у дежурной по станции. Было интересно выяснить, как дежурный управляет движением поезда», – поделилась впечатлениями школьница Даша Горячева.

В финале встречи начальник станции вручил подросткам грамоты и книжки с правилами безопасности на железной дороге.

«Я много лет работаю в школе, но такой поучительной экскурсии у нас не было ни разу. Ребятам показали, что дорога очень опасный вид транспорта. Убеждена, что они будут более внимательными, сами будут соблюдать правила и предостерегать нарушителей», - говорит преподаватель школы № 75 Надежда Колобаева.

Организаторы также остались довольны. «Это первый опыт. На мой взгляд, он удался, хочется продолжить. Раз в месяц мы могли бы принимать у себя школьников», - резюмировал Константин Батюшков.

Светлана Казанцева

Урок на всю жизнь

Анжелика Лагушина, режиссёр Дворца культуры железнодорожников на станции Минеральные Воды

Правильному поведению на железной дороге нужно учить с детства. Чтобы ребяташки усвоили правила безопасности, коллектив Дворца культуры железнодорожников Минераловодского региона Северо-Кавказской магистрали проводит театрализованные постановки, в которых непосредственное участие принимают дети, выходя на сцену вместе со взрослыми.

Эта программа рассчитана на ребят 7-10 лет. Мы проводили её как в нашем Дворце культуры, так и в школах, которые расположены поблизости от дороги.

Урок «Осторожно, поезд!» проходит необычно, потому что детвора в этот день не сидит за партами. Правила безопасного поведения детей на объектах железнодорожного транспорта и вблизи путей мы облекли в живую, игровую форму. Причём в зависимости от возраста маленьких зрителей делали поправки в сценарии. Дети делились на несколько групп: кто-то изображал поезд, кто-то - провожающих на перроне и т.д.

По сценарию у нас было 7-8 различных ситуаций, в которых нарушаются правила безопасности, и каждая ситуация была подана в игровой форме, а не как скучная лекция. Одна из наших сотрудниц играла избалованную девочку Машу, которая создавала опасные ситуации. К примеру, предлагала детям: «Давайте полезем на вагоны и поскочем, как вороны». А ребята в ответ ей кричали, чтобы она остановилась, потому что на вагоны залезать нельзя.

Ещё один интересный и важный урок с участием девочки Маши - обучение детей правильному отношению к вещам, находящимся без присмотра. На сцене появлялась чёрная коробка, и любопытная и непослушная Маша сразу же тянулась её открыть и посмотреть, что внутри. Коробку мы заранее наполняли хлопушками или чем-то похожим для создания нужного эффекта. При открытии коробка «взрывалась» и пугала нашу Машу. Впрочем, многие ребяташки ещё до «взрыва» кричали Маше, чтобы она не трогала сомнительную вещь.

В другой ситуации «поезд» из ребят, гружённый воздушными шарами, проходит у импровизированной платформы с провожающими. Тот, кто заступает за линию безопасности, получает шлепок воздушным шариком: сюда нельзя!

Детям весело, а преподанный в такой форме урок, думаю, запомнится им на всю жизнь.

Пути - не место, а тема для игр

В Нижегородской области издан учебник «Основы безопасности и правил поведения на железной дороге». Его тираж достаточен, чтобы книга была доступна каждой школьной библиотеке региона. Борьба с детским травматизмом на путях на Горьковской магистрали как только не пробовали: проводили беседы в школах, выпускали плакаты и памятки, заказывали сюжеты на телевидении. Всё это даёт результат, но не такой, как хотелось бы. Руководство дороги обратилось в минобразования Нижегородской области, которое, в свою очередь, поручило заняться разработкой методики Нижегородскому институту развития образования.

Проблемой занялся преподаватель кафедры теории и методики физического воспитания и «Основ безопасности жизнедеятельности» профессор Виктор Пичененко. «Статистика меня встревожила: всё оказалось хуже, чем я думал, - признался он. - Первым делом собрал всё, что мог: буклеты, плакаты, методические разработки. Многие дали на ГЖД, многие нашёл в Интернете».

Результатом работы профессора стала книга со скучноватым названием. Но внутри неё сказочные персонажи, игры, викторины для младших классов, а для старших – экскурс в историю железных дорог со старинными рисунками и схемами. У учебника есть электронное приложение.

В школьном курсе «Основы безопасности жизнедеятельности» железной дороге отведён один урок в год. Но есть же классные часы, которые можно посвятить этому вопросу. Ведь речь идёт о жизни детей.

Впрочем, проводить больше уроков тоже недостаточно. Пообщавшись с работниками ГЖД, изучив статистику, профессор Пичененко обнаружил парадоксальную связь: нередко после встречи в школе с железнодорожником, который рассказал о множестве опасностей, подстерегающих на путях, в тот же или на следующий день дети получают травмы на железной дороге. «Каждый должен заниматься своим делом, – объяснил Виктор Пичененко. – Будет лучше, если занятие по безопасности проведёт учитель, а не инженер. Инженер прекрасно знает свой предмет, но он может не уметь общаться с детьми. Он скажет «это нельзя», а школьники тут же пойдут попробовать запретное. Пугать их бессмысленно, нужно объяснить так, чтобы было понятно. И если даже железнодорожник чувствует в себе педагогические способности, всё равно пусть сперва посоветуется с учителями».

Кстати, сами педагоги, тоже немного знают о железной дороге. «Представляете, учителя физики понятия не имеют о том, что Московская дорога работает на постоянном токе, а наша Горьковская - на переменном и напряжение у нас в несколько раз больше. Как же они объяснят, что в Нижегородской области такая «забава», как зацепинг, исключительно опасна: то, что в Подмоскovie может обернуться лёгким испугом, у нас закончится гибелью от электрической дуги», - заметил Виктор Пичененко.

Но самое главное, по мнению учёного, - проблема травматизма должна заботить не только железнодорожников и педагогов. «Беда случается тогда, когда ребёнок не в школе, а предоставлен сам себе. И семье, и обществу, и государству надо находить способы занять и заинтересовать детей чем-то важным, полезным. Лучше тратить деньги на это, чем на покраску и ремонт вагонов после очередного налёта юных граффитчиков. И тогда страшная статистика детского травматизма останется в прошлом».

Николай Морохин,
соб. корр. «Гудка»
Нижний Новгород

Весёлое путешествие в страну Безопасность

На Красноярской дороге придумали уроки безопасности для детей проводить в нестандартной форме: учеников 3-5-х классов приглашают в школьный спортзал, а там вокзал, на полу проложены рельсы, по ним к разным станциям бегут поезда. Такое игровое поле специально для проведения уроков изготовили железнодорожники.

Ребята разбиваются на команды-«локомотивы». Начальник станции Безопасность даёт ученикам разные хитроумные задания, где нужны не только быстрота и ловкость, но и смекалка, умение мыслить творчески и логически.

Дети запоминают и рисуют предупреждающие знаки, отгадывают кроссворды, участвуют в эстафетах. Справиться с заданиями им помогают волонтеры - студенты Красноярского института железнодорожного транспорта. Есть и другой персонаж - Тигруля из мультика про Винни-Пуха, который совершенно не умеет вести себя на железной дороге и к тому же пытается запутать школьников, но в итоге исправляется. В финале ребята с азартом бросают гигантский кубик, чтобы быстрее остальных «паровозиков» преодолеть расстояние от начальной станции Красноярск до конечной Абакан.

По окончании урока все школьники получают подарки – комиксы о правилах поведения на железной дороге. А самым активным и сообразительным участникам вручают такую же игру «Путешествие в страну Безопасность», только настольную, – теперь можно закрепить полученные знания дома с родителями.

«Мероприятие, которое провела дорога у нас в школе, имеет большую важность для безопасности наших детей, – подчёркивает директор красноярской школы № 55 Елена Теплякова. – Многие ученики живут по другую сторону полотна от школы, поэтому о правилах безопасного поведения мы рассказываем ребятам постоянно. А когда теоретические знания закрепляются в игре, дети усваивают тему лучше».

Кроме того, сотрудники службы корпоративных коммуникаций, Детской железной дороги, службы охраны труда и промышленной безопасности КрЖД в мае 2014 года уже второй год подряд будут принимать участие в родительских собраниях, которые проходят в школах в конце учебного года.

По словам инструктора Красноярской Детской дороги Натальи Тюкпеевой, проблема в том, что зачастую мамы и папы, дедушки и бабушки не осознают всю степень опасности, которая подстерегает человека во время нахождения на железной дороге. «Они и сами переходят пути в неустановленных местах, пролезают под вагонами стоящего поезда, подавая пример младшему поколению. Поэтому правила безопасного поведения нужно напоминать не только детям, но и их родителям», - говорит она.

Взрослым предлагается посмотреть видеоматериалы о случаях травмирования и гибели детей, которые, оставшись без присмотра, выбирали для игр дорогу, забирались на вагоны, опоры, мосты и получали смертельные электротравмы. «Я всегда провожаю и встречаю дочку из школы, но ещё пару лет, и она станет самостоятельной. А чтобы я не боялась за неё, уже сейчас нужно учить ребёнка беречь свою жизнь, быть осторожной», - уверена мама третьеклассницы Юли Смирновой.

Елена Пасечник,
соб. корр. «Гудка»
Красноярск

Разъяснения о необходимости соблюдения правил безопасного поведения детей и подростков при нахождении на территории объектов инфраструктуры ОАО «РЖД»

Железная дорога — зона повышенной опасности. О том, что здесь нужно вести максимально осторожно, предупреждают различные средства наглядной информации. Но есть люди, которые, глядя на плакаты, пропагандирующие Правила безопасности при нахождении в зоне повышенной опасности, осознано нарушают их, и сломя голову перебегают железную дорогу перед носом мчащегося поезда. При этом иногда чудом успевают, а иногда нет. Очень бывает обидно, когда так поступают взрослые, идущие со своими детьми или внуками. Во-первых, показывают жизненно опасный пример, во-вторых, рискуют их жизнью.

Люди упорно игнорируют обустроенные наземные и подземные переходы и пересекают железнодорожный путь, не обращая внимание на грозящую опасность.

Нередко железная дорога становится «пешеходной», хождение по железнодорожным путям всегда связано с риском и опасностью для жизни. Нередки случаи травматизма людей, идущих вдоль железнодорожных путей или в колее. Движущийся поезд остановить непросто. Его тормозной путь в зависимости от веса, профиля пути в среднем составляет около тысячи метров. Кроме того, надо учитывать, что поезд, идущий со скоростью 100–120 км/час, за одну секунду преодолевает 30 метров. А пешеходу, для того чтобы перейти через железнодорожный путь, требуется не менее пяти-шести секунд. Тем более, что молодые люди любят слушать музыку и при пересечении путей не снимают наушников плеера. Они даже не слышат гудка поезда, а зрительное внимание сосредоточенно на том, как удобнее перейти рельсы. И что ждать в этом случае?

Удивляет беспечность граждан, которые, игнорируя самые элементарные нормы поведения на объектах железнодорожного транспорта, прыгают с платформ на пути между платформами; открывают на ходу двери электричек; цепляются за хвостовой вагон; залезают на крышу вагона.

Особое внимание следует уделить поведению детей на территории железнодорожного транспорта. Актуальность этого вопроса повышается во время школьных каникул, когда дети предоставлены сами себе. При отсутствии контроля со стороны родителей и грамотной разъяснительной работы в школах ребята просто не умеют вести себя на железной дороге. Они беспечно бродят на путях, катаются на подножках вагонов, ищут развлечений. Известны детские шалости с залезанием на вагон, чтобы прокатиться, так 01 августа ребенок 16 лет залез на вагон грузового состава, встал во весь рост и попал под действие напряжения контактного провода, упал на пути и в тяжелом состоянии, с множественными ожогами тела, отправлен в реанимацию.

Поэтому особый разговор — о контактной сети. Напряжение в проводах чрезвычайно высокое: до 27500 вольт. Электрическая дуга между проводом и человеком может возникнуть на расстоянии до двух метров, а именно такое расстояние от крыши вагона до контактного провода. Известно множество случаев на железных дорогах, когда шалости с влезанием на вагон заканчивались поражением током и смертью.

Уважаемые родители! Берегите детей, не позволяйте им играть вблизи железнодорожного полотна. В ваших руках самое главное — жизнь ребенка. Московская железная дорога обращается ко всем гражданам, пользующихся услугами железнодорожного транспорта с убедительной просьбой запомнить и неукоснительно **соблюдать правила безопасности граждан на железнодорожном транспорте:**

- осуществлять проезд и переход граждан через железнодорожные пути только в установленных и оборудованных для этого местах.

- при проезде и переходе через железнодорожные пути гражданам необходимо пользоваться специально оборудованными для этого пешеходными переходами, тоннелями, мостами, железнодорожными переездами, путепроводами, а также другими местами, обозначенными соответствующими знаками (при этом внимательно следить за сигналами, подаваемыми техническими средствами и (или) работниками железнодорожного транспорта).

- проезд гражданина в инвалидной коляске через железнодорожные пути допускается только по пешеходным переходам и обязательно с сопровождающим.

- при проезде граждан через железнодорожные пути на транспортных средствах должны соблюдаться нормы, установленные пунктом 15 постановления Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 «О Правилах дорожного движения».

- осуществлять посадку и (или) высадку, не создавая помех другим гражданам;
- осуществлять посадку и (или) высадку только при полной остановке поезда;
- осуществлять посадку и (или) высадку только со стороны пассажирской платформы (в специально отведенных и приспособленных местах железнодорожных станций);

- осуществлять посадку и (или) высадку, держа детей за руку или на руках

• Категорически запрещается:

- подлезать под пассажирскими платформами и железнодорожным подвижным составом;

- перелезать через автосцепные устройства между вагонами;
- заходить за ограничительную линию у края пассажирской платформы;
- бежать по пассажирской платформе рядом с прибывающим или отправляющимся поездом;

- устраивать различные подвижные игры;
- оставлять детей без присмотра (гражданам с детьми);
- прыгать с пассажирской платформы на железнодорожные пути;

- проходить по железнодорожному переезду при запрещающем сигнале светофора переездной сигнализации независимо от положения и наличия шлагбаума;

- подниматься на опоры и специальные конструкции контактной сети и воздушных линий и искусственных сооружений;

- прикасаться к проводам, идущим от опор и специальных конструкций контактной сети и воздушных линий электропередачи;

- приближаться к оборванным проводам;

- находиться в состоянии алкогольного, токсического или наркотического опьянения;

- повреждать объекты инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и (или) железнодорожных путей не общего пользования;

- повреждать, загрязнять, загромождать, снимать, самостоятельно устанавливать знаки, указатели или иные носители информации;

- оставлять на железнодорожных путях вещи;

- иметь при себе предметы, которые без соответствующей упаковки или чехлов могут травмировать граждан;

- иметь при себе огнеопасные, отравляющие, воспламеняющиеся, взрывчатые и токсические вещества.

- подходить к вагонам до полной остановки поезда;

- прислоняться к стоящим вагонам;

- оставлять детей без присмотра при посадке в вагоны и (или) высадке из вагонов (гражданам с детьми);

- осуществлять посадку и (или) высадку во время движения;

- стоять на подножках и переходных площадках;

- задерживать открытие и закрытие автоматических дверей вагонов;

- высовываться из окон вагонов и дверей тамбуров;

- проезжать в местах, не приспособленных для проезда;

- повреждать железнодорожный подвижной состав;

- подлезать под железнодорожным подвижным составом и перелезть через автосцепные устройства между вагонами;

- подниматься на крыши железнодорожного подвижного состава;

- курить в вагонах пригородных поездов;

- курить в местах, не предназначенных для курения, в пассажирских поездах.

Лица, нарушающие указанные Правила, несут ответственность, предусмотренную законодательством Российской Федерации.

Г.В. Голышева,
начальник службы охраны труда и промышленной безопасности
Департамент образования города Москвы

Наиболее эффективный метод предотвращения травматизма граждан — соблюдение Правил безопасности на железной дороге

Железная дорога — зона повышенной опасности. О том, что здесь нужно вести максимально осторожно, предупреждают различные средства наглядной информации. Но есть люди, которые, глядя на плакаты, пропагандирующие Правила безопасности граждан при нахождении в зоне повышенной опасности, все равно продолжают их нарушать. При этом иногда чудом успевают, пробежать перед приближающимся поездом, а иногда и не успевают. Но самое поражающее, что так поступают взрослые, идущие со своими детьми или внуками, во-первых, показывают жизненно опасный пример, во-вторых, рискуют их жизнью.

Детский травматизм вызывает особую тревогу в условиях развития высокоскоростного движения и требует принятия первоочередных мер и неформального подхода к решению этого вопроса. Ведь дети не всегда могут оценить реальную опасность, предпринять какие-либо срочные меры и не успевают быстро покинуть опасную зону. Наиболее эффективным методом предотвращения детского травматизма становится недопущение несанкционированного нахождения детей и подростков в зону движения скоростных поездов.

Особое внимание следует уделить поведению детей на территории железнодорожного транспорта во время школьных каникул, когда дети предоставлены сами себе. Как показывает практика, именно в это время отмечается рост случаев детского травматизма. При отсутствии контроля со стороны родителей ребята беспечно бродят на путях, катаются на подножках вагонов, ищут развлечений, при этом зачастую говоря по телефону или слушая музыку в наушниках и как следствие не способны вовремя заметить или услышать о приближающейся опасности.

Так 9 февраля 2012 года двое подростков (мальчик 16 лет и девочка 16 лет) шли в колее 2-го главного пути по направлению к платформе «Немчиновка», подростки увидели поезд, который подавая сигналы большой громкости, приближался к ним. Но вместо того что бы уйти на обочину, дети неожиданно перебежали на соседний путь, по которому следовал встречный поезд. Машинистом встречного поезда незамедлительно было применено экстренное торможение с подачей сигналов большой громкости. Молодой человек успел отскочить от поезда, а его подруга нет. Как показало расследование, экстренное торможение было применено со скорости в 85 км/ч, а при такой скорости тормозной путь составляет более 400 метров. В результате транспортного происшествия девочка получила тяжелые травмы и отправлена на долгое лечение в больницу. Разве такое детство мы хотим нашим детям?

Красной нитью в вопросах травмирования граждан проходит, набирающие популярность движение, так называемых «зацеперов». Так в 2011 году травматизм

среди этой группы людей вырос в 5 раз, к аналогичному периоду 2010 году. В результате падения с подвижного состава травмируются дети, к сожалению, имеет место и случаи со смертельным исходом. Ведь не возможно упасть с автосцепки или, тем более, с крыши вагона не получив травму. А зачастую люди срываются на перегонах, где нет населенных пунктов и случайных свидетелей, вследствие чего не могут получить неотложную медицинскую помощь в кратчайший срок. Так 31 ноября на перегоне Софрино — Хотьково в результате падения с автосцепки хвостового вагона травмированы две несовершеннолетние девочки, обе получили тяжелые травмы. Одна из них смогла самостоятельно дойти до переезда, где обратилась за помощью к дежурной по переезду. А другая девочка была обнаружена машинистом маневрового поезда, проезжавшего по этому участку, только через час после травмирования. Для предотвращения детского травматизма работниками Московской железной дороги проводятся широкая агитационная работа с несовершеннолетними. Проведено более 4000 лекции и беседы в общеобразовательных учебных заведениях с раздачей красочных информационных материалов и показом роликов «Железная дорога — зона повышенной опасности!». Распространена 61 тысяча памяток с правилами нахождения на объектах инфраструктуры ОАО «РЖД». А так же опубликовано 113 статей в газетах, организовано 36 выступлений по радио и телевидению. Проводятся рейды совместно с сотрудниками транспортной полиции по контролю за соблюдением гражданами правил нахождения на железнодорожном транспорте.

Московская железная дорога напоминает о том, что нужно соблюдать правила безопасности на железнодорожном транспорте, переходить и переезжать железнодорожные пути только в специально отведенных для этого местах и не оставлять детей без присмотра вблизи железной дороги. Уважаемые родители! Берегите детей, не позволяйте им играть вблизи железнодорожного полотна. В ваших руках самое главное — жизнь ребенка. Усилиями железнодорожников невозможно полностью предотвратить случаи травмирования граждан, особенно детей и подростков, которым именно их родители или старшие товарищи подают плохой пример, переходя железнодорожные пути в неустановленном месте, забираясь на платформу или спрыгивая с нее, пытаясь проехать на автосцепке или на крыше вагона электропоезда.

Г.В. Голышева

ПРАВИЛА БЕЗОПАСНОГО ПОВЕДЕНИЯ ДЕТЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ



«Правила нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности, выполнения в этих зонах работ, проезда и прохода через железнодорожные пути» разработаны и утверждены Приказом Министерства транспорта РФ № 18 8 февраля 2007 года Департамент корпоративных коммуникаций ОАО «РЖД» Управление охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД»

Уважаемые ребята!

Подростки, школьники, студенты, юноши и девушки, к вам обращаются работники Российских железных дорог. Вы знаете, что мы с вами живем в век стремительного технического прогресса во всех областях деятельности человека. Техническое совершенствование Российских железных дорог также не стоит на месте, ее стремительное развитие позволило значительно повысить вес и скорость движения поездов. На большинстве участков железных дорог скорость поездов достигает до 140 км/ч.

При огромных объемах перевозок, высокой интенсивности и повышенных скоростях движения поездов железные дороги являются зоной повышенной опасности.

Однако очень часто некоторые из вас, забывая об опасности, позволяют себе играть вблизи железнодорожных путей, станций, бросать снежки, камни и другие предметы в проходящие пассажирские поезда, подкладывать посторонние предметы на рельсы перед движущимся поездом, кататься на велосипедах, роликах, скейтах, санках и сноубордах.

Устраивая подвижные игры на территории объектов железнодорожного транспорта, вы подвергаете опасности не только свою жизнь, но жизнь и здоровье окружающих людей, локомотивной бригады и пассажиров, едущих в поезде. Вы

уверены, что услышав сигнал, поданный машинистом, успеете отойти в безопасное место. Увы, многие из вас за такую самоуверенность расплачиваются жизнью, а оставшиеся в живых получают тяжелейшие травмы, делающие их инвалидами.

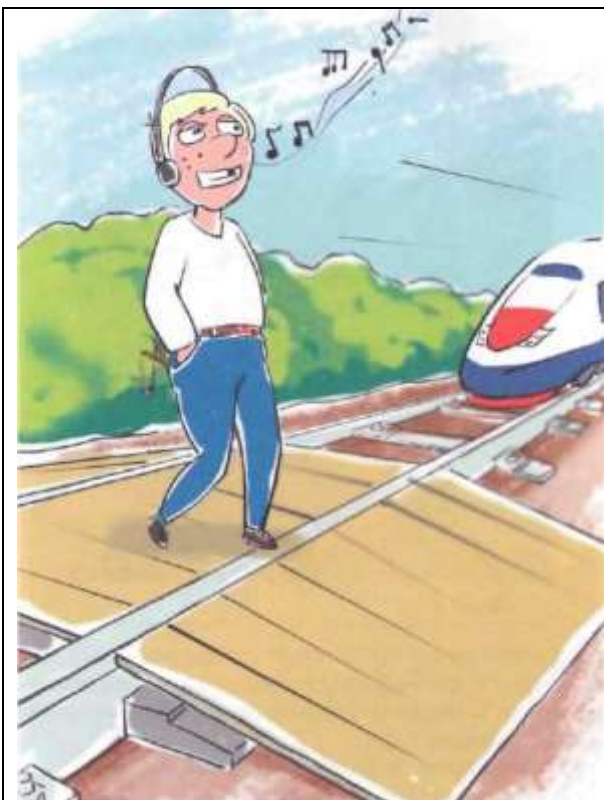
Напоминаем вам, что нахождение на железнодорожных путях, переход их в не установленных местах, озорство, хулиганство и необдуманные поступки всегда связаны с риском и опасностью для жизни, во избежание чего вам необходимо строго соблюдать установленные на железных дорогах правила безопасного поведения.

Переходи железнодорожные пути только по пешеходным переходам, мостам и тоннелям!



При переходе через железнодорожные пути по пешеходному переходу, расположенному в одном уровне с железнодорожными путями:

- убедись, что в зоне видимости нет движущегося поезда!
- внимательно следи за световыми и звуковыми сигналами, подаваемыми техническими средствами или работниками железнодорожного транспорта!



Не используй наушники и мобильные телефоны при переходе через железнодорожные пути!

Не переходи железнодорожные пути на красный свет светофора!



Не пытайся проникнуть на пассажирскую платформу и железнодорожные пути в неустановленном месте!

Не ходи по железнодорожным путям!





Не подлезай под пассажирскими платформами и железнодорожным подвижным составом!

Не перелезай через автосцепные устройства между вагонами!

Не заходи за линию безопасности у края пассажирской платформы!





Не бегай по пассажирской платформе рядом с прибывающим или отправляющимся поездом!
Не устраивай различные подвижные игры!

Не прыгай с пассажирской платформы на железнодорожные пути!



Не поднимайся на крыши вагонов поездов!



Не поднимайся на опоры и специальные конструкции контактной сети и воздушных линий и искусственных сооружений!



Не приближайся к оборванным проводам!

Не повреждай оборудование железнодорожного транспорта!



Не повреждай железнодорожный подвижной состав!

Не повреждай, не загрязняй, не загромождай, не снимай, самостоятельно не устанавливай знаки, указатели или иные носители информации!

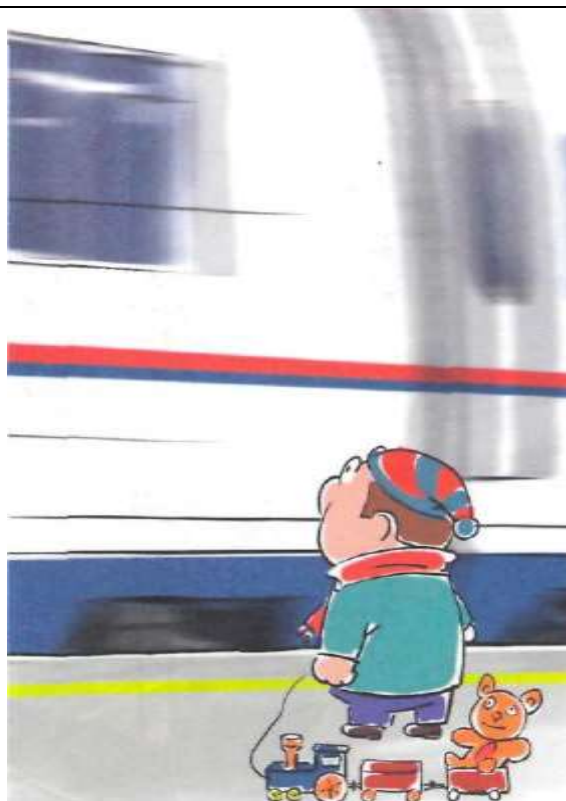


Не оставляй на железнодорожных путях
посторонние предметы!



Не имей при себе предметы, которые
могут травмировать граждан!

Не играй с огнеопасными и
воспламеняющимися веществами!



Не подходи к вагонам до полной
остановки поезда!

Не прислоняйся к стоящим вагонам!



Не пытайся попасть в вагон или выйти из вагона во время движения!

Не стоп на подножках и переходных площадках!



Не открывай двери вагонов на ходу поезда!



Не препятствуй автоматическому открытию/закрытию дверей вагонов!

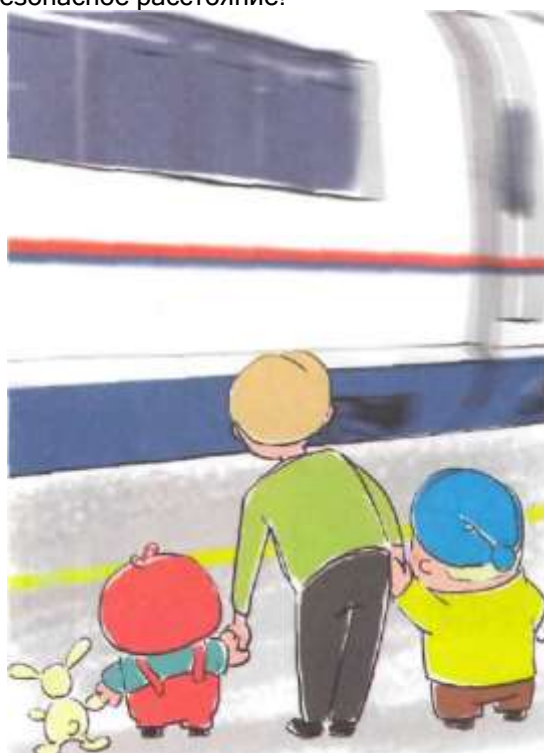
Не создавай помех другим гражданам, осуществляя посадку/высадку!



Находясь рядом с железнодорожными путями, при приближении поезда отойди на безопасное расстояние!



Не высовывайся из окон вагонов и дверей тамбуров!



Обнаружив посторонние и/или забытые предметы, сообщи об этом взрослым!



Как предотвратить подростковый травматизм на железной дороге?

12 февраля 2014 г.

Сегодня на заседании Комиссии по делам несовершеннолетних обсуждалась проблема детского и подросткового травматизма и профилактика правонарушений на железной дороге. Железная дорога – зона повышенной опасности. Особенно трагичен детский травматизм. Причиной служат несоблюдения правил поведения на объектах железной дороги. Это могут быть и переход путей в неположенном месте, и прыжки с платформ, и модный сегодня «зацепинг».

Сотрудники Санкт-Петербург-Финляндского линейного отдела МВД России на транспорте постоянно проводят рейды по выявлению нарушителей. Ведь за несоблюдение правил нарушитель может поплатиться здоровьем и даже жизнью. В прошлом году сотрудниками было составлено 38 протоколов по факту совершения правонарушения на железнодорожном транспорте несовершеннолетними жителями Курортного района. Их свершили девушки и юноши 16-17 лет, поступившие после окончания школ Курортного района в средние специальные и высшие учебные заведения Санкт-Петербурга. Правонарушения были совершены на станциях «Старая Деревня» и «Удельная».

Информационно-просветительская работа сотрудников полиции и воспитательная работа педагогов все же имеет положительные результаты: если в 2012 году в отношении несовершеннолетних Курортного района было составлено 54 протокола по факту правонарушения на железнодорожном транспорте, то в 2013, как уже было сказано, 38. Профилактическая работа по безопасности на железнодорожном транспорте проводится с детьми на всех этапах обучения. Особенное внимание уделяется школьникам, чей путь в школу пролегает через маршрут скоростного поезда «Аллегро».

Основной причиной попадания под поезд, как показывает практика, является прослушивание музыки в наушниках при перемещении через железнодорожное полотно. Пострадавшие подростки не слышали ни приближения поезда, ни предупреждающего сигнала машиниста.

Важно так же, чтобы работа проводилась и в семье. Дети всегда стремятся походить на взрослых, копируют поведение или, наоборот, не выполняют требования взрослых. Главное, чтобы подросток четко представлял последствия неосторожного поведения на железной дороге, и думал, в первую очередь о своей безопасности и здоровье. Пример, который подают родители, может сохранить ему жизнь.

И нельзя забывать, что и несовершеннолетний, и взрослый могут одинаково пострадать при нарушении правил. Правила для всех одинаковые. Чтобы подросток не обманывался, считая, что «взрослому можно, а чем я не взрослый», он должен видеть, что наказание за несоблюдение правил неотвратимо для всех.

Сайт Администрации Санкт-Петербурга

Родители должны нести ответственность за безопасность детей на железной дороге

В настоящее время проблема травматизма и несчастных случаев с людьми на железной дороге стоит очень остро как в целом по сети ОАО РЖД, так и на Московской железной дороге. Но если на железных дорогах страны в этом году произошло снижение травматизма граждан почти на 7 процентов по сравнению с аналогичным периодом прошлого года, то на Московской железной дороге наблюдается рост травматизма почти на 5 процентов. Так, на сегодняшний день на всей Московской железной дороге получили травмы более тысячи человек, при этом 25 процентов из них - на территории города Москвы.



Основной причиной получения травм и гибели людей при нахождении на объектах железнодорожной инфраструктуры является грубое нарушение пострадавшими личной безопасности. Так, более 50 процентов людей, получивших травмы, ходили по железнодорожным путям в неустановленном месте, 23 процента пострадавших переходили их на красный свет светофора, 15 процентов - пытались взобраться на платформу или спрыгнуть с нее, а 8 процентов - находились на крышах вагонов и упали с них.

Особую тревогу вызывает детский травматизм: на объектах инфраструктуры Московской железной дороги в границах города Москвы за 9 месяцев текущего года получили травмы 13 несовершеннолетних, из которых пять детей погибли. Причем большая часть несчастных случаев с несовершеннолетними приходится на период времени с 6 утра до 22 часов вечера.

Об этом на заседании комиссии Московской городской Думы по законодательству рассказала начальник отдела службы охраны труда и промышленной безопасности Московской железной дороги Светлана Сергачева. По ее словам, в настоящее время на рост травматизма на объектах железнодорожной инфраструктуры влияет развитие московского железнодорожного узла и расширение границ Москвы. На присоединенных территориях рядом с железной дорогой строятся новые жилые районы, крупные торговые центры, и зачастую это строительство ведется в 100-метровой санитарной зоне. Также на рост травматизма влияет увеличение парка поездов.

Для предупреждения несчастных случаев ежегодно реализуется комплекс организационно-технических мероприятий, которые включают в себя строительство мостов, тоннелей, установку светофоров и камер видеонаблюдения. С 2009 года на Московской железной дороге стартовал пилотный проект "Предупреждение

травматизма граждан на объектах инфраструктуры ОАО РЖД", и за это время было построено 9 пешеходных переходов со светозвуковой сигнализацией на Савеловском, Ярославском и других направлениях. В рамках этого проекта устанавливаются ограждения вдоль железнодорожного полотна, которые препятствуют выходу людей в зону движения поездов, но поскольку бюджет ограничен, то для установки ограждений выбираются наиболее травмоопасные участки, станции и перегоны. Например, на сегодняшний день установлено ограждение протяженностью 15 км по Горьковскому направлению, 14 км - по Курскому направлению, а всего нужно более 100 километров ограждений, если взять все направления с учетом новой Москвы. Установка ограждений снижает количество несчастных случаев до 50 процентов.

Для предупреждения детского травматизма организована профилактическая работа в учебных заведениях, где читаются лекции, проводятся беседы с детьми. Но, как показывает практика, этих мер недостаточно.

В настоящее время, отметил заместитель начальника юридической службы Московской железной дороги Дмитрий Давыдов, статьей 3.12 Кодекса города Москвы об административных правонарушениях предусмотрена ответственность за нахождение несовершеннолетних без сопровождения родителей на железнодорожных путях и других объектах железнодорожной инфраструктуры, представляющих опасность, в ночное время, то есть с 23 часов до 6 утра. И предусмотрен штраф на родителей в размере от 100 до 500 рублей. Но практически все несчастные случаи с несовершеннолетними на железной дороге на территории города Москвы происходят в период с 6 часов до 22 часов, поэтому необходимо предусмотреть ответственность родителей за нахождение детей на объектах железной дороги без сопровождения взрослых не только в ночное, но и в дневное время, а также увеличить размер штрафа до двух тысяч рублей. Такие изменения не будут противоречить нормативно-правовым актам федерального уровня, так как, согласно Правилам нахождения граждан в зонах повышенной опасности, утвержденным приказом Министерства транспорта РФ № 18 от 2007 года, не допускается оставлять детей без присмотра на железнодорожных путях и пассажирских платформах в течение всех суток.

Депутаты обсудили предложения представителей Московской железной дороги о принятии изменений в городской административный кодекс, которые должны снизить детский травматизм на железной дороге. Говоря о необходимости полного, а не выборочного ограждения территории железнодорожных путей в пределах Москвы, Председатель Мосгордумы Владимир Платонов (фракция "ЕДИНАЯ РОССИЯ") высказался о возможности включения этих мероприятий в городскую программу "Безопасный город".

Подчеркивая серьезность поднятой проблемы, председатель комиссии по законодательству Александр Семенников (фракция "ЕДИНАЯ РОССИЯ") отметил, что она, конечно, не решится только принятием закона, устанавливающего административную ответственность, в то же время закон не будет лишним, так как

родители должны контролировать, где гуляют их дети, особенно если семья проживает рядом с открытыми участками железной дороги.

Поскольку городским административным кодексом устанавливается ответственность только за нарушения московских региональных норм и правил, то было решено сформулировать правила поведения и перечень запретов на Московской железной дороге (аналогичные правилам Московского метрополитена), за нарушения которых и предусмотреть административную ответственность.

автор: Людмила СТОЛЕТНЕВА
14.11.2013 02:36:08

Предотвратить несчастные случаи можно только общими усилиями

Детский травматизм на железной дороге – явление особо трагичное и сложно предсказуемое. Число происшествий не снижается. Ситуация усугубляется появлением новых течений в молодёжной среде, которым в профилактическом плане трудно противостоять.

Полтора месяца назад на перегоне Витаминный – Краснодар-2 Северо-Кавказской магистрали пострадала 17-летняя девушка. Переходя через железнодорожные пути, она просто не услышала приближение пассажирского поезда, слушая музыку в наушниках. Чуть раньше на станции Электроугли Московской дороги два парня 17 и 14 лет, «оседлав» вагон пригородного электропоезда, ехали на крыше. Иногда такие поездки заканчиваются благополучно, но в этот раз подросткам не повезло: их ударило электрическим током. Старший получил тяжёлые травмы, а младший скончался на месте. Эти случаи – отнюдь не единичные.

Дети на путях

За прошедшие полгода в результате несчастных случаев на железной дороге погибли более 1 тыс. человек. Цифра немаленькая, но на сегодняшний день наметилась тенденция к снижению травматизма. По данным на июль 2013 года, количество пострадавших по сравнению с аналогичным периодом прошлого года уменьшилось на 5,8%, а количество погибших – на 7,9%. По данным начальника департамента охраны труда, промышленной безопасности и экологического контроля ОАО «РЖД» Дмитрия Раенка, главная причина несчастных случаев у людей, непричастных к работе на дороге, – переход по железнодорожным путям в неположенных местах. В 2012 году, в частности, таких случаев было 3,5 тыс. (93,3% от общего количества).

Несмотря на положительную динамику общего травматизма, «детские» показатели не обнадеживают. В целом с 2008 по 2012 год количество происшествий с несовершеннолетними в зоне движения поездов уменьшилось на 35,1% (с

летальным исходом – на 19,3%). Однако в прошлом году число травмированных детей выросло со 189 до 196 по сравнению с 2011 годом. «По итогам первого полугодия 2013 года на объектах оперативного обслуживания зарегистрировано 125 фактов травмирования несовершеннолетних на железнодорожном транспорте, в результате которых пострадало 132 ребёнка, что на 12% выше, чем за аналогичный период 2012 года, – отметил начальник управления обеспечения охраны общественного порядка ГУТ МВД России Александр Востриков. – Количество смертельно травмированных несовершеннолетних возросло с 54 до 63 человек (на 17%)».

Основная причина травм и гибели детей та же: наезд подвижного состава при переходе путей в несанкционированных местах. Часто это происходит из-за наушников – дети не слышат звук приближающегося поезда. Немало ребят (за шесть месяцев 2013 года – 37 человек) страдают от поражения электротоком.

Но самая большая головная боль правоохранительных органов и руководства железнодорожных объектов – это зацепинг, ружфрайдинг и трейнсёрфинг. Только за последние полгода в результате падения с подвижного состава травмы различной степени тяжести получили 19 несовершеннолетних.

Зацепинг уже перестал быть особенностью только городов-мегаполисов, превратившись в проблему общероссийского масштаба. Экстремалы пустили корни не только в Московском регионе, Санкт-Петербурге и Ленинградской области, но и в Твери, Саратове, Нижнем Новгороде и Пятигорске. «В 2013 году выявлено 243 несовершеннолетних правонарушителя, относящихся к неформальному движению зацеперов, из них 154 – по Центральному федеральному округу», – замечает Александр Востриков.

Объяснить и запретить

Чтобы предотвратить травматизм, в том числе детский и подростковый, сотрудники транспортной полиции, местные чиновники, работники железнодорожных предприятий и образовательных учреждений работают сообща.

Так, на территории Краснодарского края объекты транспортной инфраструктуры как зоны повышенной опасности включены в перечень мест, пребывание на которых запрещено, поскольку может причинить вред здоровью несовершеннолетних, их физическому и психологическому развитию. За нарушение этого запрета предусмотрен штраф. Региональным законодательством Астраханской, Волгоградской, Самарской, Саратовской, Свердловской, Кемеровской областей и Хабаровского края детям запрещено находиться на транспортных объектах вечером и ночью. В Забайкальском крае в состав комиссии по делам несовершеннолетних и защите их прав включён представитель ОАО «РЖД». А в Воронежской области сотрудники транспортной полиции совместно со специалистами службы охраны труда и промышленной безопасности ЮВЖД разработали информационно-методический сборник «Организация профилактической работы по предупреждению детского травматизма на объектах

железнодорожного транспорта». Материалы издания включены в программу образовательных учреждений региона. «Для профилактики детского травматизма сотрудниками полиции организуется сопровождение поездов при следовании детей в летние оздоровительные лагеря и обратно. С начала летней оздоровительной кампании 2013 года сопровождено более 230 тыс. детей и подростков», – рассказывает Александр Востриков.

Важное значение при профилактике травматизма на железной дороге имеет информационно-разъяснительная работа среди населения. «Памятки безопасного поведения, фильмы, предупреждения в местных средствах массовой информации, информационные письма, лекции и разъяснительные беседы, – основные составляющие наших программ по предотвращению несчастных случаев, – поясняет Дмитрий Раенок. – Совместно с линейными отделами внутренних дел полиции на транспорте и с работниками ведомственной охраны проводятся рейды по предотвращению нахождения посторонних граждан на железнодорожных путях в неположенных местах».

Тем не менее, несмотря на тенденцию к снижению несчастных случаев в зоне движения поездов, общее количество травмированных пока велико. По словам Дмитрия Раенка, ситуация требует усиления профилактической работы, особенно когда идёт речь о безопасности детей. «В отдельных случаях мы вообще не наблюдаем результатов профилактических рейдов: несмотря на проведение необходимых мероприятий, ситуация не улучшается, детский травматизм растёт», – подтверждает Александр Востриков.

Работать здесь, несомненно, есть над чем: это признают и в РЖД, и в правоохранительных органах. В перспективе – повышение эффективности профилактических рейдов и комплексная пропаганда безопасности. Ведь пока менталитет человека таков, что он легко пренебрегает правилами безопасного поведения, можно сколько угодно ловить и штрафовать «экстремалов», только вряд ли это поможет.

Надежда Россихина

В Смоленске начинается мероприятие «Внимание, дети!»

С 15 декабря 2012 г. по 15 января 2013 г. на Московской железной дороге-филиале ОАО «РЖД» прошел месячник по предотвращению травматизма среди несовершеннолетних «Внимание, дети!».

Месячник проходит накануне и во время школьных каникул, когда возрастает необходимость проведения широкой разъяснительной работы по соблюдению



элементарных правил безопасности вблизи железнодорожных путей.

Часть детей остается без присмотра взрослых, многие подчас забывают об элементарных правилах безопасности при нахождении вблизи железной дороги.

К месячнику столичные железнодорожники готовятся в течение всего года. В школы, находящиеся недалеко от железной дороги направляются «Памятки», в которых в доступной для детей форме разъясняются правила нахождения на платформах и станциях, говорится о причинах, по которым дети могут быть травмированы. Работники железной дороги приходят в школы и читают детям лекции по правилам нахождения на железнодорожных объектах.

Накануне месячника на МЖД совместно с линейными отделениями полиции разработан график проведения рейдов, направленных на пресечение случаев нахождения граждан в местах несанкционированных проходов через железнодорожные пути. Во время акции в вагонах электропоездов, на платформах и станциях, оборудованных громкоговорящей связью, дикторы будут напоминать об элементарных правилах, соблюдение которых позволит предотвратить несчастные случаи. При продаже в кассах пригородного сообщения детских билетов кассиры будут предлагать родителям наглядную информацию по профилактике детского травматизма. Это яркие книжки, закладки для книг, пазлы, собрав которые, можно прочитать одно из правил поведения вблизи объектов железнодорожного транспорта. Таким раздаточным материалом будут обеспечены и разъездные кассиры-контролеры в электропоездах некоторых направлений МЖД.

Во время каникул на крупных станциях с высоким пассажиропотоком при содействии дежурных и охранников турникетных павильонов будут постоянно проводиться рейды по предупреждению спрыгивания с платформ и выхода граждан в зону движения поездов.

Работникам локомотивных депо предписано через дежурных по станции информировать сотрудников полиции о случаях проезда подростков на крышах, автосцепных и буферных устройствах вагонов для принятия мер к таким «пассажирам». Во время месячника не остаются без внимания правонарушения, связанные с повреждением внутривагонного оборудования, средств связи, наложения посторонних предметов на рельсы, ведь эти действия могут привести к авариям на железной дороге. Особое внимание уделяется мерам профилактики травматизма от высокого напряжения контактной сети.

Во время каникул дети, оставленные без присмотра взрослых, могут «играть» рядом с железной дорогой, создавая опасные ситуации для движения транспорта и своей жизни. Московская железная дорога обращается к педагогам школ и родителям с просьбой провести профилактические беседы с детьми и подростками, рассказать о том, что железная дорога- зона повышенной опасности. Особое внимание следует обратить на опасность при хождении по путям, переходе в неустановленных местах, спрыгивании с платформ, катания на буферных устройствах и крышах электропоездов и даже на то, что в качестве снежных горок дети могут использовать железнодорожные насыпи. Расскажите детям, что если они слушают музыку в наушниках или разговаривают по телефону, они могут не обратить внимания на сигналы, подаваемые машинистом локомотива, вовремя не заметить приближающийся поезд. Напомните детям, что состав невозможно остановить сразу, тормозной путь при экстренном торможении может составлять до 1000 метров!

По информации пресс-службы ОАО «РЖД»

Сайт О чем говорит Смоленск

ЭКСТРЕМАЛЫ-ПОДРОСТКИ: ИГРА СО СМЕРТЬЮ

Рассказывают судебно-технические эксперты

Необходимо обратить и заострить внимание читателей на новом, участившемся в разы, экстремальном виде проведения досуга подростками, называющими себя «зацеперами». Это слово образовано от слов «зацеп», «зацепляться». Не проходить мимо таких нарушений, когда жизнь бесшабашных юнцов висит в прямом смысле на «волоске».

Многим пассажирам пригородного сообщения не раз приходилось видеть подростков, проезжающих на автосцепках, подножках, поручнях, на крыше и других конструктивных элементах состава электропоезда, и даже на крышах высокоскоростных поездов «Сапсан». Эти «горе-лихачи» подвергают опасности не только свою начинающуюся жизнь, но и жизни других пассажиров. Скорость, с какой проносится электричка, не говоря уже о «Сапсанах», достигает порой 100 км/ч, и падение такого нарушителя общественного порядка заканчивается летальным исходом.

Однако сами они считают, что при соблюдении некоторых правил такой вид проезда практически безопасен. Одни говорят, что занимаются им ради острых ощущений, от которых захватывает дух, преодоления внутреннего страха. Другие, чтобы похвастаться перед сверстниками в смелости и лихости, завоевать среди них авторитет. Но все «зацеперы» считают, что они трезво оценивают ситуацию, а их действия продуманы и осмыслены. Так ли это на самом деле, рассмотрим на приведенном ниже случае.

Накануне Дня Победы, седьмого мая 2010 г. восьмиклассники Ю.И. Сидоров и Д.А. Романов (местожительство г. Москва, район Бирюлево), насмотревшись видеороликов, где их сверстники катаются на выступающих хвостовых частях электропоездов, решили сами прокатиться. Они пришли на станцию Бирюлево-Товарная и, когда подошел очередной электропоезд сообщением Москва — Ожерелье, встали на автосцепку хвостового вагона и поехали.

В таком положении они находились большую часть пути. Когда электропоезд останавливался у платформ, то проходившие мимо них пассажиры неоднократно делали им замечания. Однако дети на них не реагировали. При подъезде электропоезда к платформе Шугарово они услышали, как в стекло, внутри хвостовой кабины машиниста, им постучали. Это был помощник машиниста, который проходил с проверкой по составу и зашел в хвостовую кабину.

Когда электропоезд остановился у платформы, то подростки, испугавшись, что их могут поймать и сообщить родителям, спрыгнули с автосцепки и побежали по междупутью в противоположную сторону от движения электрички. Пробежав несколько метров, Д.А. Романов, бежавший первым, оглянулся и увидел, что по соседнему пути, вдоль которого они бежали, идет грузовой поезд. Увидев это, он испугался и отбежал в сторону, а предупредить Ю.И. Сидорова не успел. После того как состав прошел, он увидел, что его товарищ лежит на путях, сбитый поездом.

Расследуя этот несчастный случай, авторы и не предполагали насколько он окажется тяжелым и сложным при выяснении всех обстоятельств смертельного травмирования. Одних только вопросов, требующих четкого ответа от судебных экспертов, набралось не один десяток. Приведем только некоторые из них.

Были ли нарушены правила и инструкции, действующие на железнодорожном транспорте, со стороны локомотивных бригад электропоезда № 6067 и грузового поезда № 2962? Если да, то как они повлияли на наступление данного происшествия?

Какие правила и инструкции, действующие на железнодорожном транспорте, регламентируют порядок действий локомотивной бригады при обнаружении посторонних лиц, катающихся на выступающих частях электропоезда? Были ли нарушены данные инструкции локомотивной бригадой электропоезда № 6067?

Имела ли локомотивная бригада грузового поезда № 2962 техническую возможность предотвратить наезд?

Могли ли своевременные действия локомотивной бригады электропоезда № 6067 после получения ими информации от диспетчера станции (ДСП) Домодедово о нахождении детей на автосцепке обеспечить их безопасную эвакуацию при проследовании электропоездом следующих десяти остановочных пунктов? Повлияло ли их бездействие на трагический исход?

Правомерно ли то обстоятельство, что ни одна из локомотивных бригад и другие работники дирекции движения и пути не вызвали скорую помощь для оказания своевременной помощи травмированному ребенку?

На кого возложены обязанности проводника хвостового вагона в связи с сокращением этой должности?

Соответствуют ли действия помощника машиниста электропоезда Д.В. Дронова (стук в лобовое стекло внутри кабины) нормативным документам, регламентирующим действия локомотивной бригады при сложившихся обстоятельствах? Могли ли его действия (испуг детей) способствовать или спровоцировать сам факт внезапного появления детей перед приближающимся грузовым поездом?

Могли ли начальники, диспетчеры станций и остановочных пунктов своим своевременным реагированием на факт нахождения детей снаружи подвижного состава исключить их пребывание там и предотвратить трагический исход? Соответствует ли их бездействие нормативным актам и документам, регламентирующим их деятельность?

Мог ли быть предотвращен наезд на Ю.И. Сидорова в том случае, если бы локомотивная бригада грузового поезда подавала непрерывные звуковые сигналы непосредственно перед наездом? (Справка по расшифровке кассеты регистрации зафиксировала последний звуковой сигнал за 252 м до места наезда. Показания очевидцев также свидетельствуют об отсутствии сигналов перед наездом).

Имели ли место нарушения правил и инструкций, действующих на железнодорожном транспорте, со стороны локомотивной бригады электропоезда, а также других работников дирекции движения и пути, своевременно не принявших

мер к обеспечению безопасности несовершеннолетних Ю.И. Сидорова и Д.А. Романова на протяжении 16-ти остановочных пунктов следования электропоезда?



Один из горе-лихачей рискует жизнью



Чем короче путь, тем больше опасность получить увечье



Экстремалам закон не писан

Имеются ли нарушения правил и инструкций, действующих на железнодорожном транспорте, со стороны пострадавшего Ю.И. Сидорова? Если да, то какие, и как они повлияли на наступление данного несчастного случая?

Имеет ли существенное значение отсутствие ограждения по периметру станции Бирюлево-Товарная к свободному доступу посторонних лиц на железнодорожные пути? Кто должен контролировать нахождение посторонних лиц на железнодорожных путях станции и принимать меры к обеспечению безопасности движения и не допускать возможности беспрепятственного доступа к подвижному составу?

Вот на такие вопросы необходимо было ответить. Проведенным авторами статьи расследованием установлено, что локомотивной бригадой электропоезда № 6067 были допущены различные нарушения действующих в ОАО «РЖД» правил и инструкций.

От момента полученной информации от ДСП Домодедово о нахождении подростков на автосцепке до момента остановки на платформе Шугарово локомотивная бригада действовала с нарушениями. В рассматриваемом случае проезд подростков на ней в необорудованном и не приспособленном для этого месте представлял собой явную угрозу их здоровью и жизни.

Согласно п. 1.3 ПТЭ железных дорог Российской Федерации №ЦРБ-756: «Каждый работник железнодорожного транспорта обязан подавать сигнал остановки поезду и принимать другие меры в случаях, угрожающих жизни и здоровью людей». В соответствии сп. 1.4 тех же ПТЭ: «Работники железнодорожного транспорта должны обеспечивать безопасность пассажиров и одновременно требовать от них выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил».

Кроме того, п. 4.7 Инструкции по эксплуатации железнодорожных переездов МПС России № ЦП-566 гласит: «При проходе поезда, локомотива или дрезины дежурный по переезду обязан подавать сигнал остановки, если в проходящем поезде будет замечена угроза падения с поезда человека, и в других случаях, угрожающих безопасности движения и жизни людей. О замеченных неисправностях в поезде дежурный по переезду должен сообщить машинисту этого поезда (при наличии радиосвязи), а также по телефону дежурному по станции (поездному диспетчеру)».

Исходя из указанных выше документов, локомотивная бригада электропоезда (машинист Д.В. Денисов, помощник машиниста Д.В. Дронов) для обеспечения безопасности подростков была обязана сразу же на следующем остановочном пункте (платформа Взлетная) принять меры к остановке поезда. Потребовать от подростков выполнения действующих на железнодорожном транспорте правил нахождения граждан и размещения объектов в зонах повышенной опасности. Однако этого не сделала.

Вместо того чтобы удалить подростков с места, не приспособленного для проезда, на этом остановочном пункте машинист Д.В. Денисов после получения информации по станции Домодедово направил помощника машиниста в хвостовую кабину электропоезда, чтобы проверить ее достоверность. Однако помощник машиниста Д.В. Дронов не выполнил указание машиниста, не дошел до кабины хвостового вагона, вернулся в кабину и ложно проинформировал машиниста об их отсутствии. Поэтому на протяжении восьми следующих остановочных пунктов машинист продолжал вести электропоезд, не предпринимая никаких мер по ликвидации угрозы здоровью и жизни подростков.

В рассматриваемом случае помощник машиниста нарушил требования п. 38 Положения о локомотивной бригаде ОАО «РЖД» №ЦТ-40, так как не выполнил своевременно и точно поручение машиниста. События могли бы развиваться и по-другому, если бы машинист принял решение по остановке электропоезда в начале остановочного пункта Взлетная, а затем, высадив помощника машиниста, проехал вперед до знака «Остановка головного вагона». За это время помощник машиниста, обнаружив подростков на автосцепке, должен был потребовать от них покинуть не приспособленное для проезда пассажиров место. Но этого также не было сделано, и школьники поехали дальше.

Выяснение условий жизни и воспитания несовершеннолетних показало, что все они имели родителей, воспитывались в нормальных материальных и жилищных условиях, проходили обучение в различных образовательных учреждениях. «Зацеперство» зачастую представляло для них один из видов проведения досуга и не было случайным эпизодом в их жизни.

Проведенный Московским межрегиональным следственным управлением на транспорте анализ непроизводственного травматизма выявил, что местом наибольшего числа несчастных случаев остаются территории железнодорожных перегонов и станций в неустановленных для перехода пешеходов местах. Определены и наиболее опасные с точки зрения травмирования людей конкретные участки железной дороги.

Например, в Москве и Московской области за последние три года (вопиющие цифры!) травмированы на следующих перегонах станций: Люберцы — Быково Московско-Рязанского направления 173 человека, из них со смертельным исходом — 66;

Силикатная — Подольск Московско-Курского направления 96 человек, из них со смертельным исходом — 42;

Москва-Ярославская — Лосиноостровская 46 человек, из них со смертельным исходом — 32;

Лосиноостровская — Мытищи 44 человека, из них со смертельным исходом — 24;

Пушкино — Мытищи 33 человека, из них со смертельным исходом — 19.

Когда материал готовился к печати, в редакцию пришло еще одно жуткое, прежде всего по количеству жертв, сообщение о групповом несчастном случае на севере-западе Москвы, где сразу четверо молодых ребят погибли под колесами электропоезда. Данное происшествие произошло на перегоне Покровское-Стрешнево — Тушино Рижского направления Московской дороги, где в темное время суток (после полуночи) и кривом участке пути локомотивная бригада не сумела предотвратить наезд на компанию молодых людей.

Материал уже поступил в Северный следственный отдел Московского межрегионального следственного управления на транспорте и вскоре будет передан экспертам для проведения судебно-технического исследования. Редакция журнала в одном из следующих номеров проинформирует читателей об обстоятельствах страшной трагедии.

В.С. НЕФЁДОВ, А.Н. ШАМАКОВ,
судебно-технические эксперты
Фото РА. Бобкова

Проезд снаружи поездов

Материал из Википедии — свободной энциклопедии

Проезд снаружи поездов, также именуемый **трейнсёрфинг** (от англ. *train* — поезд и *surfing* — сёрфинг, «езда вдоль поверхности»), **трейнхоппинг**, **трейнхоп** (от англ. *trainhop* — запрыгивание на поезд) или **зацепинг** — способ передвижения, заключающийся в проезде на поездах и иных рельсовых транспортных средствах с их внешней стороны. Включает в себя проезд на крышах, открытых переходных и тормозных площадках, в открытых кузовах (у вагонов открытого типа), либо с боковых или торцевых сторон вагонов или в подвагонном пространстве на элементах наружной арматуры подвижного состава. Люди, практикующие данный способ проезда, именуются **«трейнсёрферами»**, **«трейнхопперами»** или **«зацеперами»**. Проезд снаружи грузовых поездов также именуется термином **фрейтхоп** (англ. *freight* — грузовой), при этом стоит заметить, что понятие **трейнхоп** нередко путают с ним и употребляют только для обозначения проезда на грузовых поездах, хотя в целом оно может употребляться для обозначения любой наружной езды на поезде.

Практика данного способа передвижения возникла с момента появления рельсового транспорта и была наиболее широко распространена в первой половине XX века, однако на многих железных дорогах она в той или иной мере сохранилась и в настоящее время. На сегодняшний день проезд снаружи поездов имеет распространение во многих странах мира и практикуется преимущественно молодежью и вольными путешественниками, тем не менее в некоторых развивающихся странах Юго-восточной Азии, Африки и Южной Америки в связи с хронической перегруженностью железнодорожного транспорта или слабой развитостью пассажирского движения он носит массовый характер. Пассажиры могут практиковать наружную езду на поездах с целью проезда в более комфортных условиях по сравнению с ездой внутри поезда, безбилетного или скрытного проезда, в качестве вынужденной меры в связи с переполненностью вагонов или невозможностью посадки или высадки внутрь поезда, а также для получения удовольствия от поездки или в качестве спортивного интереса. В ряде регионов мира существуют объединения любителей наружной езды на поездах, в частности получившие развитие на территории России в начале XXI века. Наряду с пассажирами, наружную езду на поездах часто практикуют работники транспортных предприятий при выполнении маневровой и других работ, где требуется дополнительный контроль за следованием состава.

При проезде снаружи поездов лица, практикующие его, могут подвергаться риску травмирования или гибели в результате падения с движущегося поезда,



Трейнсёрферы на поезде в Бангладеш

столкновения с негабаритными объектами железнодорожной инфраструктуры, поражения электрическим током от контактной сети и силового электрооборудования подвижного состава или воздействия условий внешней среды, поэтому с их стороны зачастую требуется определённая подготовка и постоянный контроль обстановки в течение поездки. На многих железных дорогах данный способ проезда запрещён законодательством и правилами пользования транспортом для пассажиров, и многие железнодорожные компании принимают различные меры для противодействия данной практике. Проезд пассажиров снаружи поездов часто подвергается критике с различных позиций представителями железнодорожных компаний, правоохранительных органов и СМИ, а также нередко осуждается общественностью.

История

Возникновение и развитие

Явление проезда пассажиров снаружи транспортных средств существовало задолго до появления первых железных дорог.



Первые поезда унаследовали практику наружной езды у повозок



Конка с пассажирами на крыше и подножках, 1870 год



Один из первых электрических трамваев Парижа с пассажирами на крыше, 1881 г.

С момента появления первых рельсовых транспортных средств на конной, а впоследствии и на паровой тяге, практика наружной езды на них была перенята у дорожных повозок. На ряде первых железных дорог вагоны и локомотивы нередко были полностью открытыми, а крытые пассажирские вагоны по внешнему виду были схожи с каретами и имели подножки и торцевые сиденья с внешней стороны, поэтому проезд как пассажиров, так и железнодорожников с внешней стороны поездов на подножках, крышах и в вагонах открытого типа был обычным явлением. Ряд пассажирских вагонов также предусматривал наличие с внешней стороны сидячих пассажирских мест — существовали как открытые пассажирские вагоны с бортами, так и крытые вагоны с площадками и сиденьями на крыше («империалами»).



Солдаты во время следования на фронт, 1900 г.

Со временем, начиная со второй половины XIX века, по мере увеличения размеров и скоростей поездов, для повышения безопасности пассажиров практически все пассажирские вагоны стали выпускаться полностью крытыми и оборудоваться дверьми и другими элементами пассивной безопасности для предотвращения выпадения пассажиров из поезда, а пассажирские места начали размещаться исключительно внутри вагонов. Позднее аналогичные меры начали вводиться и на трамвайных линиях. При этом проезд снаружи поездов при отсутствии давки как правило применялся пассажирами только в целях безбилетного проезда, и хотя в XIX веке сам по себе проезд вне салона пассажирского поезда во многих странах хотя и мог расцениваться как нарушение правил проезда, но не считался нарушением законодательства, безбилетный проезд таковым являлся. Кондукторам зачастую предписывалось следить за пассажирами во избежание осуществления проезда вне вагона с их стороны, однако сами кондуктора и работники поездных бригад в процессе следования часто практиковали наружную езду на подножках или крышах поездов и трамваев, и хотя для повышения безопасности их работы также был предпринят ряд мер в конструкции поездов и правилах проезда (на некоторых железных дорогах были введены специальные тормозные вагоны), их они коснулись в существенно меньшей степени, чем пассажиров. На ряде железных дорог вагоны оснащались специальными подножками и поручнями для возможности прохода членов поездной бригады и кондукторов снаружи состава во время движения, поскольку ввиду

сильной переполненности или конструктивных особенностей вагонов исключалась возможность прохода железнодорожников внутри вагона.

Наибольшее развитие в эпоху XIX века трейнсёрфинг получил в США после гражданской войны в эпоху активного строительства железнодорожных линий на запад и практиковался в основном среди бродяг, которые практиковали проезд снаружи поездов, преимущественно товарных, для бесплатного путешествия по стране на большие расстояния.

Рост активности (первая половина XX века)

Первая половина XX века стала периодом активного развития явления наружной езды на поездах на многих железных дорогах мира.



Поездка на крыше трамвая в Глазго, 1902 г.



Хобо на носовой части паровоза, начало XX века



Переполненный трамвайный поезд в Ленинграде, 1933 г.



Эрнест Хемингуэй перед поездкой на грузовом поезде, 1916 г.



Переполненный поезд в Германии, 1946 г.

С одной стороны, правила пассажирских перевозок и конструкция пассажирских вагонов в XX веке претерпели существенные изменения, нацеленные на повышение безопасности проезда пассажиров и работников транспорта, при этом вагоны постепенно становились менее адаптированными к проезду снаружи. Однако такие факторы, как рост населения городов, развитие железнодорожных линий, а также нестабильная экономическая и политическая ситуация и военные конфликты во многих развитых странах мира привели к тому, что заполненность городского и пригородного транспорта резко возросла, а ряд слоёв населения начал массово путешествовать в поисках лучшей жизни на поездах, поскольку железнодорожный транспорт являлся практически безальтернативным средством передвижения на дальние расстояния без билета. Кроме того, в случае военных конфликтов мест внутри вагонов для перевозки солдат или эвакуируемого населения зачастую не хватало, что также способствовало распространению явления проезда вне вагона.

С начала XX века в эпоху появления и развития трамвайных линий в ряде городов Европы и США, по мере роста населения переполненность трамваев в часы пик резко возросла. Это привело к тому, что ряд пассажиров, не сумевших влезть в салон, стали практиковать наружную езду на сцепках, подножках и поручнях около дверей вагонов (называлось это «ехать на колбасе»), а иногда также забирались на крышу. Хотя распространённость данного явления зачастую была дифференцирована по времени и городам и снижалась благодаря увеличению числа трамваев на городских линиях, до середины XX века она продолжала иметь широкое распространение.

В Европе в первой половине XX века в ряде регионов население нередко путешествовало снаружи поездов ввиду массового голода и напряжённой политической ситуации в Европе, в частности в СССР явление получило распространение в период массового голода в начале 20-х и 30-х годов XX века. Особо широкое распространение на железных дорогах Европы наружная езда на поездах получила в период первой и второй мировых войн и часто использовалась как вынужденная мера при транспортировке солдат и беженцев, поскольку даже использование крытых грузовых вагонов для перевозки людей внутри них (теплушек) наряду с пассажирскими зачастую не позволяло осуществлять быстрый переброс войск или эвакуацию населения, поэтому не поместившиеся внутри люди нередко ездили на крышах и подножках поездов, а также в открытых грузовых вагонах. В США распространённость трейнсёрфинга также продолжала непрерывно расти и достигла наибольшего развития в 1930-е годы в результате финансового кризиса и обеднения населения.

Кроме того, в первой половине XX века проезд снаружи поездов во многих странах нередко практиковался железнодорожниками на локомотивах во время торжественных мероприятий, таких как железнодорожные праздники, открытие новых железнодорожных линий или возвращение поездов с солдатами с фронта.

Спад активности (середина XX века)

В период с конца первой — начала второй половины XX века во многих развитых странах политическая и экономическая обстановка стабилизировалась, что в совокупности с массовым развитием автотранспорта, выпуском нового подвижного состава и повышением требований по безопасности пассажироперевозок привело к резкому уменьшению количества перемещающихся на поездах мигрантов и снижению уровня переполненности поездов в часы пик, что в свою очередь повлекло резкий спад явление проезда с внешней стороны поездов. Во многих городах началась закупка менее приспособленных для проезда снаружи новых трамваев и принятие мер со стороны транспортных предприятий и полиции по пресечению наружной езды пассажирами, что со временем привело к тому, что снаружи вагонов продолжали ездить преимущественно лишь дети и подростки в целях развлечения.

Массовое строительство автодорог и распространение по всему миру практики автостопа как более безопасного способа свободного путешествия также повлекло снижение популярности наружной езды на поездах в среде мигрантов и вольных путешественников, что было особенно ярко выражено в США. Однако в тех регионах, где железнодорожный транспорт продолжал оставаться основным средством передвижения, включая многие отдалённые регионы СССР, езда снаружи поездов нередко использовалась путешественниками как безальтернативный свободный способ передвижения, преимущественно на пассажирских и грузовых поездах дальнего следования. Например известно, что в начале 50-х годов во время учёбы в институте будущий президент России Борис Ельцин осуществил двухмесячную поездку по стране, передвигаясь на крышах и подножках вагонов, в ходе которой попал в неприятную историю, играя в «буру» с уголовниками, которые

также ехали на крыше поезда. В то же время в странах Юго-Восточной Азии и Африки из-за небольшого количества поездов при большой плотности населения наружная езда на различных видах транспорта, в том числе и железнодорожном, получила массовое развитие.

Возрождение в качестве хобби (вторая половина XX века — настоящее время)

Хотя как способ свободного путешествия, либо вынужденного проезда при переполненности вагона проезд снаружи поездов практиковался и ранее, как массовое «хобби» он начал зарождаться лишь во второй половине XX века. К этому времени в ряде городов подростки нередко практиковали езду на буферах и сцепках трамваев, однако как достаточно распространённое молодёжное увлечение на железной дороге проезд снаружи поездов впервые приобрёл в ЮАР в период 70-х годов, когда железнодорожные пути перестали охраняться, получив наибольшую популярность в среде подростков из неблагополучных семей, и в дальнейшем начало развиваться и в других странах мира. Так, с начала 80-х годов он приобрёл популярность среди подростков в Бразилии, в особенности в Рио-де-Жанейро и его пригородах.

В 1990-е годы в европейских странах началось развитие наружной езды на поездах как молодёжного хобби, в особенности на пассажирских поездах пригородного и местного сообщения. Кроме европейских стран, данное хобби получило некоторую популярность среди подростков в ряде городов США и Австралии. Наибольшую популярность данный способ передвижения приобрёл среди живущих рядом с железной дорогой молодых людей в качестве железнодорожного хобби в форме свободного катания на поездах и разновидности экстремального досуга, а также своего рода «боевого крещения» среди сверстников. В Германии, где он получил название «S-Bahn-Surfen» (так как там чаще всего он практикуется на поездах городских железных дорог (S-Bahn), трейнсёрфинг долгое время был моден до начала 2000-х, так как проезд снаружи пассажирского поезда при наличии билета на него не грозил штрафами. Позднее в 2005 году известность и популярность проезда снаружи поездов в Германии на некоторое время снова повысилась после случая, когда один из немецких трейнсёрферов впервые осуществил проезд снаружи скоростного поезда ICE3, используя вакуумную присоску и карабин для крепления к лобовому стеклу хвостового вагона поезда.



Подростки на хвостовой кабине электропоезда ЭД4 в 2002 г.

В СССР, наряду с проездом снаружи товарных и пассажирских поездов для свободного путешествия, наружная езда на трамваях нередко практиковалась среди подростков в качестве развлечения. Развитию этого явления на пригородных поездах способствовала произошедшая в 1980-х ликвидация проводников, ездивших в задних кабинах электро и дизель-поездов, из состава поездной бригады, а также повышение цен на проезд и нестабильная ситуация в России и ряде постсоветских стран в эпоху 90-х.

В середине 2000-х в России на Московской и Октябрьской железных дорогах обострилась проблема переполненности пригородных электропоездов, сопряжённая с нехваткой их рейсов. Ситуация усугубилась в 2007 году после начала массовых отмен электричек на ряде направлений, а также закупки электропоездов ЭД4М с новой конструкцией окон, при которых салон практически не вентилировался. Это привело к тому, что в летнее время в час пик участились случаи держания автоматических дверей пассажирами для проветривания тамбура во время движения и повышения количества пассажиров, которые при сильной заполненности или невозможности войти внутрь ехали на хвостовых кабинах и в междвагоньях электропоезда. Не в последнюю очередь развитию этого явления способствовало и появление в Интернете объединений любителей наружной езды на железнодорожном транспорте в социальных сетях, а также распространения видеороликов, показывающих процесс поездки снаружи вагонов.

В конце 2000-х – начале 2010-х годов ввиду сильной заполненности электропоездов явление проезда снаружи поездов в ряде регионов России, особенно в Москве и Московской области, достигло высокого уровня развития. Летом 2010 года из-за широкомасштабных отмен электричек и аномальной жары, а также проведения организованными группами трейнсёрферов мероприятий по массовому проезду снаружи поездов, явление наружной езды на пригородных электропоездах в Московском регионе приняло массовый характер, а освещение в средствах массовой информации этих событий, а также ряда инцидентов, произошедших с осуществлявшими проезд снаружи поездов пассажирами, привело к широкой известности данного явления. Кроме того, ввиду появления организованного движения трейнсёрферов, с 2010 года в России количество любителей поездок снаружи поездов значительно возросло. Также в России с 2010 года участились случаи проезда снаружи поездов в метрополитенах, а начиная с 2011 года стали практиковаться поездки на скоростных поездах «Сапсан».

Современное состояние

Практикование пассажирами



В Индонезии трейнсерфинг является широкораспространенным способом проезда



На многих миниатюрных железных дорогах трейнсерфинг – единственный возможный способ проезда

Проезд снаружи поездов имеет массовое распространение в некоторых странах Южной и Юго-Восточной Азии и Африки, где данный способ передвижения нередко может являться вынужденной мерой из-за крайнего переполнения поездов — в среднем снаружи одного поезда в час пик может проезжать от нескольких десятков до нескольких сотен трейнсёрферов, а в ходе праздников число проезжающих снаружи одного поезда пассажиров может возрасти до нескольких тысяч человек. В последнее время железнодорожные компании в этих странах пытаются принять меры к понижению степени данного явления. На большинстве железных дорог в других странах, где проезд снаружи поездов запрещён законодательством и правилами пользования, он имеет разный уровень развития и существует на уровне экстремального молодёжного хобби или способа бесплатного путешествия, тем не менее в ряде регионов при возникновении чрезвычайных ситуаций, таких как массовая отмена поездов либо экономический кризис или природный катаклизм, он может временно принимать массовый характер. Стоит также заметить, что во многих странах проезд снаружи товарных поездов нередко имеет некоторое распространение даже на ряде тех железных дорог, где практика проезда пассажиров снаружи пассажирских поездов практически полностью отсутствует. Например в Мексике грузовые поезда часто используются нелегальными мигрантами для путешествия в США, а США и Канаде существует немало количество как одиночных путешественников, так и групп любителей путешествий на грузовых поездах, при этом в большинстве случаев проезд осуществляется снаружи вагонов. В странах западной и центральной Европы езда на грузовых поездах с их внешней стороны также имеет некоторое распространение, но в меньшей степени.

На некоторых железных дорогах езда снаружи поезда имеет легальный статус и даже иногда используется в качестве аттракциона для туристов — к таким

железным дорогам относится горная железная дорога горы Нос Дьявола в Эквадоре и система канатного трамвая в Сан-Франциско. Также на многих миниатюрных железных дорогах, которые могут использоваться для катания людей, трейнсёрфинг зачастую является не только разрешённым, но и единственно возможным способом проезда, поскольку зачастую вагоны поездов на таких железных дорогах не имеют внутреннего интерьера или не позволяют пассажирам разместиться внутри салона ввиду своего размера, в то время как езда на крышах или открытых площадках данных вагонов является возможной. Тем не менее, на железных дорогах такого рода могут существовать ограничения на места снаружи вагона, в которых пассажиры имеют право осуществлять проезд.

В Европе по состоянию на конец 2000-х — начало 2010-х годов проезд снаружи поездов наибольшее распространение получил в России в Московской и Ленинградской области и на Украине в Киевской области, в особенности на пригородных поездах. В Москве и Московской области, по оценкам экспертов, число пассажиров, практикующих проезд снаружи железнодорожного подвижного состава, составляет примерно 20 тысяч человек, при этом чаще всего это явление наблюдается на Ярославском и Горьковском направлениях МЖД. Также достаточно высокое распространение в этих странах имеет езда снаружи грузовых поездов, которая в некоторых отдалённых регионах России является едва ли не единственным способом передвижения местного населения. На некоторых железнодорожных линиях в данных регионах проезд пассажиров снаружи вагонов может допускаться — ряд пассажирских поездов могут иметь в составе не только крытые пассажирские вагоны, но и грузовые вагоны, в которых разрешён безбилетный проезд, при этом в качестве таких вагонов могут использоваться открытые грузовые платформы, наружная езда на которых не запрещается. Довольно часто проезд снаружи поездов практиковался в Московском метрополитене.

Мотивации проезда снаружи поездов

Обычно проезд снаружи поездов рассматривается пассажирами, практикующими данный способ передвижения, как способ свободного путешествия на поезде на открытом пространстве, который, по их мнению, имеет ряд преимуществ по сравнению с ездой внутри вагона и позволяет получать удовольствие от процесса поездки, однако в некоторых случаях он может практиковаться как вынужденная мера при необходимости осуществления проезда и отсутствия возможности проезда внутри вагона. Обычно в качестве факторов, мотивирующих пассажиров к проезду снаружи поезда, выступают следующие особенности данного способа передвижения:

- более широкий по сравнению с видом из окна вагона обзор окружающей местности
- возможность проезда в более комфортных условиях на свежем воздухе при переполненности вагонов, а также духоте или сильной жаре внутри поезда
- возможность осуществлять проезд на переполненном поезде при невозможности войти внутрь вагона

- возможность сэкономить на оплате проезда, обусловленная отсутствием с внешней стороны поездов билетных контролёров
- возможность осуществлять посадку и высадку на ходу поезда при его движении с небольшой скоростью, позволяющая успеть на отправляющийся поезд или покинуть его до полной остановки
- возможность осуществлять проезд на поезде, не осуществляющем перевозку пассажиров при отсутствии возможности посадки внутрь вагона (на товарном, почтовом или служебном поезде, на одиночном локомотиве, на пассажирском поезде совершающем служебный рейс и т. д.)
- возможность прохода по поезду с внешней стороны при невозможности осуществления этого внутри вагона (например из-за отсутствия межвагонных переходов или наличия в межвагонных переходах закрытых дверей, сильной переполненности поезда пассажирами, пожаре в вагоне и т. д.) и возможность проникнуть в вагон или из него нестандартными способами (через окно, межвагонную резину и т. д.)

Также пассажиры могут практиковать проезд снаружи поездов как вид экстремального досуга и использовать его для получения острых ощущений, при этом некоторые из них рассматривают проезд снаружи поездов как неформальный вид экстремального спорта. Также по мнению ряда трейнсёрферов, навык проезда снаружи поездов способствует развитию общей физической и ментальной подготовки и может сыграть роль при спасении в экстренной ситуации.

Сообщества и субкультура

С началом развития проезда снаружи поездов в качестве хобби и особенно массовым распространением средств коммуникации, по всему миру стала широко распространённой практика общения и возникновения объединений трейнсёрферов как в реальной жизни, так и в Интернете.

Многие увлечённые трейнсёрферы общаются между собой с помощью Интернета на форумах или социальных сетях, и могут собираться небольшими группами для осуществления совместных поездок. Среди любителей данного способа проезда на поездах также широко распространена практика фото и видеосъёмки поездок с последующим выкладыванием в Интернет. Характерно для значительной части трейнсёрферов, состоящих в объединениях и то, что в общении между собой они нередко используют сленг, состоящий преимущественно из жаргона железнодорожников и любителей транспорта, а также обозначающих разновидности наружной езды терминов, преимущественно заимствованных из английского языка. Также объединения трейнсёрферов нередко занимаются сбором и систематизацией информации по видам подвижного состава и способам проезда на них, а также особенностям езды на различных железнодорожных линиях. Среди некоторых сообществ трейнсёрферов также могут существовать определённые традиции и негласные правила этики, например со стороны многих трейнсёрферов порча подвижного состава, причинение неудобств другим пассажирам и поездной бригаде, а также намеренное создание помех в движении поездов считаются недопустимыми действиями.

В ряде стран, где существуют развитые сообщества трейнсёрферов, в том числе и в ряде регионов России, ими периодически могут организовываться массовые мероприятия по катанию снаружи поездов хорошо организованными группами численностью в несколько десятков человек. Как правило, данные мероприятия организуются заранее с помощью Интернета. Некоторые из них могут быть приурочены к какому-либо событию или празднику, а также иметь цель привлечь внимание общественности и носить форму протеста (такая акция, например, имела место 30 июля 2010 г. на Горьковском направлении МЖД в день запуска скоростного поезда «Сапсан» сообщением Москва — Нижний Новгород, одной из целей которой помимо приветствия «Сапсана» являлся протест против отмены пригородных электричек, обусловленной ремонтом путей в преддверии запуска скоростного поезда).

Практикование железнодорожниками



Кондуктор на боковой лестнице грузового вагона поезда в Эквадоре



Составители поездов на хоппере во время маневров

С момента возникновения железнодорожного транспорта проезд с внешней стороны поездов часто практиковался работниками железных дорог при выполнении ряда работ, при которых машинист поезда имел недостаточный обзор и требовалось нахождение человека снаружи поезда для контроля за его следованием. В период XX века требования по безопасности железнодорожников были существенно повышены, тем не менее практика проезда железнодорожников снаружи вагонов при выполнении манёвров для отслеживания движения поезда сохранилась и в настоящее время. В то время как проезд пассажиров с внешней стороны поездов на многих железных дорогах мира запрещён, ряду железнодорожных служащих, например составителям поездов и кондукторам, предписывается или разрешается осуществлять проезд снаружи, но с определёнными ограничениями. Стоит также заметить, что на тех железных дорогах, где пассажирам разрешается осуществлять проезд вне вагона с определёнными ограничениями, железнодорожники как правило подвержены им в меньшей степени.

В России, согласно современным правилам технической эксплуатации, составители или кондуктора поездов имеют право проезжать снаружи вагонов только при следовании поездов с небольшой скоростью при выполнении маневровой работы на приспособленных для проезда тормозных площадках или подножках с поручнями, находящихся в исправном состоянии (проезд на грузовых платформах в стоячем положении, рамах, крышах или сцепных устройствах вагонов составителям запрещается), а слезать и залезать на поезд разрешается только при его полной остановке. Также составители должны постоянно поддерживать связь с машинистом и контролировать габариты приближения строений, а при наличии негабаритного места (высокой платформы, тоннеля или светофора) им разрешается проезжать последнее только при возможности нахождения в пределах габарита вагона — в противном случае составитель должен проследовать данное место пешком. Кроме того, составителям или кондукторам запрещается переходить или перелезть с одного вагона на другой при движении поезда. Также в ряде случаев железнодорожники или охрана грузов может осуществлять проезд в кузовах или на тормозных площадках грузовых вагонов при следовании поезда по магистральным линиям.

Безопасность и факторы риска

Проезд снаружи поезда в целом является более опасным, чем проезд внутри вагона. Это связано как с отсутствием предотвращающих возможность падения с движущегося поезда элементов пассивной безопасности вагона и наличием дополнительных факторов опасности, таких как возможность поражения электрическим током от контактной сети и оголённого электрооборудования или столкновения с препятствиями при езде вне габарита, так и с тем, что со стороны осуществляющего проезд снаружи пассажира требуется постоянный контроль окружающей обстановки, наличие некоторой физической подготовки, реакции и собранности, а также некоторое понимание устройства подвижного состава и предвидение возможных опасностей.

Время от времени на железных дорогах мира происходят случаи гибели или серьёзного травмирования людей, осуществляющих проезд снаружи поездов, включая как случаи производственного травматизма составителей, кондукторов и других железнодорожников, осуществляющих проезд снаружи, так и случаи непроизводственного травматизма пассажиров, некоторые из которых получают освещение в СМИ, а иногда даже могут вызвать широкий общественный резонанс. Например на железных дорогах Бразилии в течение 1989 г. произошло порядка 150 случаев гибели и 170 серьёзного травмирования подростков, проезжающих снаружи поезда. В США в Нью-Йоркском метрополитене с 1989 по 2011 г. при проезде снаружи поездов погибло 13 и пострадало 56 пассажиров. В 2008 г. при проезде снаружи поезда в Германии погибло 40 пассажиров, в Индонезии — 53 пассажира. В России ежегодно происходит несколько десятков случаев травмирования и гибели проезжающих снаружи поездов людей — например на территории Москвы и Московской области за первые 10 месяцев 2012 года при проезде снаружи поездов погибло 6 и серьёзно пострадало 8 несовершеннолетних.

Как правило, при проезде снаружи поездов травмируются или погибают дети и несовершеннолетние подростки ввиду отсутствия у них должного уровня подготовки и понимания всех опасностей и особенностей устройства подвижного состава. Кроме того, среди трейнсёрферов нередко встречаются любители риска и острых ощущений, которые в целях получения адреналина или выполнения рискованных трюков пренебрегают осторожностью при поездке или даже идут на заведомо опасные действия (например дотрагиваются до электрооборудования, не имея специальной диэлектрической одежды), что зачастую приводит к несчастным случаям. Также на безопасность проезжающего снаружи поезда человека могут повлиять различные нештатные ситуации, такие как резкие рывки вагонов, резкое изменение погодных условий, обрыв поручней, появление на пути следования негабаритного места, провисание или обрыв контактной сети либо наличие на ней посторонних предметов, поломка токоприёмников, разрыв сцепки и саморасцеп вагонов во время движения, сход вагонных тележек с рельс, столкновение поезда с посторонним предметом на пути следования, а также нападение на трейнсёрфера со стороны других лиц.

Наиболее частыми причинами несчастных случаев являются:

- Потеря равновесия и падение с поезда во время движения. Как правило, это происходит в результате проезда в нетрезвом состоянии или плохом самочувствии с последующим отпускаянием рук, пренебрежения правилом трёх опор при проезде и перемещении по поезду, проезда в неудобном и неустойчивом положении, использования ненадёжных конструкций в качестве точки опоры или для держания, проделывания трюков во время движения, проезда на поезде при отсутствии позволяющих держаться руками конструкций, обрыва конструкций поезда из-за подпила, ржавчины или усталости металла, а также соскальзывания с поезда в результате обледенения поручней и корпуса вагона или от резкого рывка вагона или сильного ветра при нахождении трейнсёрфера на скользкой неровной поверхности и отсутствии возможности закрепления и удержания на вагоне.

- Поражение электрическим током при проезде на электрифицированных линиях или при попытке запрыгнуть на крышу поезда с моста в результате прикосновения или слишком близкого приближения к контактной сети, токоприемнику, тормозным резисторам и токоведущим высоковольтным шинам на крыше электроподвижного состава, а также получение тепловых ожогов при прикосновении к нагретым тормозным резисторам.

- Столкновение с препятствиями по ходу движения (например, платформами, светофорными столбами, мостами, порталами тоннелей) при проезде за габаритом подвижного состава сбоку или на крыше.

- Падение на рельсовый путь под колёса в результате неудачного запрыгивания или схода на ходу на боковую подножку, спереди или между вагонами. Например, несчастные случаи такого рода нередко происходят при запрыгивании на ходу на подножки товарных вагонов.

- Падение и травмирование тела в результате запрыгивания на поезд или спрыгивания с поезда на большой скорости на ходу.

По мнению опытных трейнсёрферов, проезд снаружи вагона может быть безопасным, но только при соблюдении ряда внешних условий в течение поездки и выполнении со стороны осуществляющего проезд снаружи поезда человека определённых правил предосторожности. Для снижения риска возникновения опасных ситуаций во время поездок снаружи поездов трейнсёрферами проводится комплексное выявление факторов, которые могут повлиять на безопасность проезда и возможность его осуществления, что включает детальное изучение конструктивных особенностей подвижного состава и назначения различных его элементов с выявлением пригодных и наиболее удобных для проезда мест снаружи вагонов, определение маршрутов следования поездов, расположения и особенностей станций, наличия и видов электрификации и негабаритных мест, а также определение необходимого снаряжения и одежды с учётом конструктивных особенностей поезда, погодных условий и продолжительности поездки.

Экипировка и снаряжение

При проезде снаружи поезда человек подвергается воздействию окружающей среды и внешних погодных условий, таких как осадки, низкие температуры, встречный ветер, несущий частицы пыли и снега и повышенный уровень шума, что может создать дискомфорт при проезде и повысить его опасность, а в холодное время года привести к серьёзному обморожению и потере чувствительности конечностей, что может критически повлиять на безопасность трейнсёрфера. При осуществлении поездок в сложных метеоусловиях или на большие расстояния трейнсёрферы при необходимости используют специальную экипировку и одежду, которая выбирается исходя из условий обеспечения защиты лица от ветра и переохлаждения, удобства и устойчивости при перемещении по вагону, а также могут брать в поездку запасы питья и еды; при этом для снижения общей заметности со стороны железнодорожников трейнсёрферы как правило используют неяркую одежду и экипировку тёмных тонов. В холодное время года трейнсёрферами может использоваться многослойное термобельё и маски для защиты лица, позволяющие смотреть вперёд по ходу движения при сильном ветре и наличии осадков. Также трейнсёрферы часто применяют прочные перчатки для обеспечения крепкого захвата поручней руками и защиты кистей рук от повреждений и обморожения.

При длительных поездках на большие расстояния трейнсёрферы часто используют страховочное альпинистское снаряжение, такое как ремни-самостраховки и карабины, если вагоны не имеют бортов и других элементов пассивной безопасности, позволяющих осуществлять проезд без риска случайного падения с поезда, поскольку концентрация внимания и собранность с течением времени может ослабевать. Также трейнсёрферы применяют специальное страховочное и крепёжное снаряжение при осуществлении проезда на поездах, на которых отсутствуют поручни, подножки и другие конструкции, приспособленные к нахождению на них человека, что позволяет им осуществлять проезд, закрепившись к поезду, в то время как проезд без применения данного снаряжения может оказаться или не возможным, или с большой вероятностью привести к падению

трейнсёрфера с поезда. Для крепления страховочного снаряжения и создания дополнительных точек опоры на поездах без поручней трейнсёрферы используют специальное крепёжное снаряжение, учитывающее конструктивные особенности вагонов — например для крепления к стёклам поездов могут применяться вакуумные присоски для переноски стёкол, а технические отверстия с резьбой в корпусе вагона могут быть использованы для вкручивания кольцевых рым-болтов, в которые может быть продета страховка или карабин.

Устойчивость и риски падения

Одним из рисков при проезде снаружи вагона, не зависящих непосредственно от трейнсёрфера, является возможность падения в результате обрыва не рассчитанных на вес человека конструкций поезда при приложении на них нагрузки, либо в результате использования в качестве опоры шатающихся и повреждённых конструкций. Для снижения вероятности обрыва конструкций поезда трейнсёрферами перед поездкой и при перемещении по вагону производится осмотр вагона и проверка всех поручней, подножек и других наружных элементов на целостность и пригодность к приложению нагрузки при использовании их в качестве опор. Для обеспечения наибольшей устойчивости на поезде и снижения риска падения в случае обрыва конструкций трейнсёрферы соблюдают правило трёх точек опоры и прилагают вес тела на несколько разных конструкций, занимая при этом наиболее комфортное положение, при котором на руки приходится минимальная нагрузка.

При езде сбоку или на торце вагона важным условием для обеспечения устойчивости является наличие пригодных для обхвата руками конструкций поезда, поскольку в случае отсутствия захвата руки трейнсёрфера могут соскользнуть с поезда и повлечь потерю равновесия. При проезде на крыше или открытой площадке поезда трейнсёрфер находится в более устойчивом положении, чем при езде на торцах вагона, однако сильный ветер при высокой скорости движения либо резкие рывки поезда могут спровоцировать падение с крыши вагона при отсутствии возможности удержаться или закрепиться на ней, особенно если крыша скользкая и имеет неровную округлую форму либо если трейнсёрфер находится близко к краю вагона. Также в зимнее время вероятность потери равновесия и падения с поезда может существенно возрасти при обледенении корпуса, поручней и подножек вагона, которые при недостаточно прочном захвате могут выскользнуть из рук трейнсёрфера. Кроме того, опасность для трейнсёрферов, проезжающих под вагонами, могут представлять колёсные оси и другие подвижные элементы тележек вагонов, которые трейнсёрфер может задеть при резком рывке вагона, поэтому многие трейнсёрферы стараются избегать езды под вагонами или при проезде занимать места на максимальном удалении от колёс вагона.

Электробезопасность



На современном электроподвижном составе на крышах, а также в подвагонном и в межвагонном пространстве может находиться находящееся под напряжением электрооборудование, такое как токоприемники, высоковольтные выключатели, разрядники, тормозные резисторы, токоведущие шины и кабели, которые наравне с контактной сетью несут угрозу поражения электрическим током для проезжающих снаружи поезда людей, что может привести к их смерти или тяжёлым ожогам тела, при этом также имеется риск случайного приближения трейнсёрфера к электрооборудованию поезда на опасное расстояние в результате резкого рывка вагона. Поражение трейнсёрфера электрическим током может произойти как при его непосредственном контакте с оголённым токоведущим электрооборудованием или контактной сетью, так и при приближении к ним на расстояние, достаточное для возникновения электрической дуги и пробоя через воздух; при этом пробойное расстояние может варьироваться в пределах от нескольких миллиметров до десятков сантиметров в зависимости от рода тока и напряжения в контактной сети и электрооборудовании, а также зависящей от погодных условий электрической проводимости воздуха. Кроме того, при проезде на линиях, электрифицированных переменным током, наличие у трейнсёрфера металлических предметов также становится дополнительным фактором риска в случае нахождения на близком расстоянии от токоведущих элементов, поскольку вследствие электромагнитной индукции на относительно близком расстоянии от контактной сети или высоковольтного электрооборудования в данных предметах создаётся наведённое напряжение, которое может поразить человека.

Согласно международным нормам по электробезопасности, при нахождении человека на заземлённой поверхности вблизи проводов или токоведущих элементов под напряжением до 50 кВ, безопасным считается расстояние не менее 70 сантиметров между человеком и токоведущими частями, а согласно нормативам эксплуатации контактной сети железных дорог в России, где применяются системы электрификации 3 кВ постоянного и 25 кВ переменного тока, данное расстояние составляет 80 сантиметров. При условии целостности контактной сети и токоведущего оборудования поезда и возможности постоянного соблюдения

проезжающим снаружи вагона человеком данной дистанции, а также постоянного контроля им высоты и положения контактной сети, проезд на крыше или в межвагонье поезда технически является возможным без риска поражения электрическим током, при этом также исключается наличие негабаритных сооружений над крышей ниже уровня контактной сети. Тем не менее, существует риск обрыва контактной сети или поломки токоприёмника во время движения, что может привести к поражению электричеством или получению физической травмы осуществляющим проезд на крыше поезда человеком при приближении к нему повреждённого контактного провода или токоприёмника.

Опасность негабаритных мест



В большинстве случаев, габарит приближения строений очень сильно приближен к габариту подвижного состава, что делает нахождение за габаритом поезда при проезде смертельно опасным.

Проезд за пределами габарита подвижного состава на крыше или с боковой стороны несёт для трейнсёрферов повышенный риск, поскольку в этом случае возникает угроза столкновения с негабаритными элементами инфраструктуры, такими как провода, опоры и подвеска контактной сети, светофоры, низкие мосты, тоннельные сооружения, платформы и их ограждения, а также встречными поездами. Так, во многих метрополитенах мира габарит приближения тоннельных сооружений на закрытых перегонах находится на очень близком расстоянии от габарита поездов, поэтому попытки осуществления проезда снаружи вагона за пределами габарита вагонов сбоку или на крыше нередко приводят к гибели трейнсёрферов из-за невозможности проезда даже плотно прижавшегося к поезду человека через зазор между габаритами строений и поезда.

Нередко проезжающие снаружи поезда люди могут не знать расположение негабаритных конструкций по маршруту следования, при этом в ряде случаев может отсутствовать возможность визуального контроля расположения негабаритных мест ввиду плохой видимости, а также возможность перемещения в габарит подвижного состава до проезда поездом негабаритного места, что может привести к падению человека с поезда, а также его травмированию и гибели. Существует также риск образования искусственных негабаритных мест у железнодорожного полотна в результате повреждения железнодорожной инфраструктуры. Ввиду данного фактора опасности трейнсёрферы обычно осуществляют проезд вне габарита вагонов только при возможности визуального контроля препятствий по ходу движения на перегонах, на которых отсутствуют сильные сближения габарита приближения

строений, способных задеть человека или зацепить его одежду, имея при этом возможность переместиться при необходимости в габарит вагона.

Риски задержания и нападения

В случае, если трейнсёрфер проезжает снаружи вагона нелегально, помимо естественных рисков травмирования, существует риск непреднамеренного прерывания его поездки в результате задержания полицией, охраной или работниками железной дороги, а в ряде случаев даже риск нападения на трейнсёрфера и применения в его отношении физического насилия. Так например, в период второй половины XIX - первой половины XX века на железных дорогах США трейнсёрферы нередко подвергались нападениям со стороны железнодорожной полиции или кондукторов поездов: согласно исследованию университета штата Вирджиния, только в период с 1901 по 1903 год в США кондукторами или железнодорожной полицией было убито более 25000 людей, нелегально перемещавшихся на поездах, среди которых также присутствовали и лица, проезжающие снаружи вагонов, при этом также аналогичное количество людей получило увечья. В настоящее время на трейнсёрферов на ряде железных дорог также могут происходить нападения со стороны некоторых железнодорожников, которые могут вести себя в отношении проезжающих снаружи поезда лиц крайне агрессивно, пытаясь оглушить их поездными гудками, задержать или даже применить в их отношении грубое физическое воздействие вплоть до нанесения травм; а в исключительных случаях трейнсёрферы могут подвергнуться нападениям и со стороны лиц, не имеющих отношения к железнодорожникам, охране или полиции, но при этом негативно относящихся к проезду снаружи вагона. Также в некоторых регионах имеется риск применения в отношении трейнсёрферов незаконных действий со стороны полицейских, таких как угрозы физического насилия, задержание на сроки, превышающие установленные законом, а также попытки обвинения или оформления штрафов за несовершенные трейнсёрфером нарушения (такие как порча подвижного состава, мелкое хулиганство, шпионаж и т.д.).

Критика

Проезд снаружи поездов регулярно подвергается критике со стороны представителей железной дороги и правоохранительных органов, ряда любителей железных дорог, а также некоторых журналистов в средствах массовой информации.

Так, значительная часть работников железной дороги негативно относится к проезду гражданских лиц снаружи поездов по причине того, что в случае серьёзного инцидента с участием осуществляющего проезд снаружи пассажира может произойти сбой графика движения поездов, а машинисты могут получить психологическую травму и быть подвергнуты допросам и написанию объяснительных записок со стороны следователей и руководства депо, а также лишению премии или другим санкциям в случае, если в инциденте будет усмотрена

вина машиниста. Также в связи с тем, что на ряде железных дорог среди трейнсёрферов время от времени могут появляться лица, которые при проезде занимаются вандализмом и наносят вред подвижному составу или создают помехи в движении поездов (например, рисуют граффити на лобовых стёклах кабин и корпусах поездов, ломают дворники и разбивают стёкла и фары, срывают концевые краны тормозной или напорной магистрали с целью экстренной остановки поезда без необходимости, опускают токоприёмники с целью обесточить поезд, бросают предметы в проходящие поезда и т. д.), ряд машинистов и железнодорожных любителей имеют резко негативное отношение ко всем пассажирам, проезжающим снаружи поездов, рассматривая каждого из них как потенциального вредителя.

Ряд любителей железных дорог также может негативно относиться к проезду снаружи поездов по причине того, что трейнсёрферы, сами зачастую являясь любителями ЖД, нарушают правила пользования железной дорогой при проезде снаружи подвижного состава и тем самым могут создавать проблемы её работникам, отвечающим за безопасность движения (в том числе машинистам), что приводит к ухудшению отношения последних не только к трейнсёрферам, но и ко всем любителям железных дорог в целом. Также некоторые железнодорожные любители — фотографы в распространённой практикой проезда снаружи поездов неодобрительно относятся к трейнсёрферам, поскольку последние своим видом мешают фотографировать поезда, загораживая их и портя композицию кадра при съёмке.

По мнению ряда психологов, у ряда практикующих поездки снаружи вагонов людей, в особенности подростков с зависимым от сверстников поведением, может формироваться фактор патологического влечения к совершению во время проезда на поезде рискованных действий и желания повторять их за другими без просчитывания опасностей, что может повлечь возникновение адреналиновой зависимости к совершению всё более необдуманных действий и в конечном итоге привести к травмированию или гибели человека. Затем, существует точка зрения, что люди проезжающие снаружи поездов своим видом агитируют на совершение аналогичных действий детей, не имеющих должной подготовки и знаний для осуществления безопасного проезда снаружи поезда и легкомысленно относящихся к нему, что приводит к большому количеству инцидентов с их участием. Существует также точка зрения, что многими трейнсёрферами опасность данного действия не осознаётся в полной мере и заметно принижается. Кроме того, ряд критиков считает проезд снаружи поездов проявлением девиантного поведения, обосновывая это тем, что практикование данного способа проезда всегда был широко распространено в среде подростков из неблагополучных семей, молодых хулиганов и других представителей маргинальных слоёв общества, а его развитие в последнее время, по их мнению, связано с излишним вниманием к трейнсёрфингу со стороны средств массовой информации.

Стоит обратить внимание на то, что в России в период 2010-2011 годов сообщество трейнсёрферов и часть сообщества железнодорожных любителей и железнодорожников находились в крайне напряжённых отношениях, и в общении между ними были нередки взаимные оскорбления и угрозы. Известен также случай двукратного взлома форума сайта «Российские электропоезда» со стороны группы

хакеров, состоящих в движении трейнсёрферов и недовольных политикой администрации сайта в отношении обсуждений трейнсёрферов на форуме. Отчасти это вызвано тем, что железнодорожные любители иногда оказывают правоохранительным органам посильную помощь, сообщая о готовящихся акциях трейнсёрферов, а некоторые железнодорожники, в особенности машинисты и их помощники, время от времени пытаются сгонять их с поездов или задерживать для последующей сдачи в полицию.

Противодействие

На большинстве железных дорог мира проезд снаружи поездов является нарушением правил проезда пассажиров и административного законодательства. Многие железнодорожные компании пытаются предотвращать практику наружной езды, привлекая железнодорожную полицию и охрану для снятия трейнсёрферов с поездов. Железнодорожники при обнаружении пассажиров с внешней стороны поезда могут вызвать полицию для осмотра поезда на станции назначения или даже принять меры к его внеплановой остановке на ближайшей станции.

Полиция и охрана обычно патрулирует территорию вокзалов и крупных пассажирских и сортировочных станций, однако в ходе рейдов по поимке трейнсёрферов она также может присутствовать на менее крупных пассажирских станциях и непосредственно в поездах. Как правило, основной целью таких рейдов являются несовершеннолетние подростки, с которыми полицейские нередко проводят профилактические беседы. В некоторых странах железнодорожная полиция также может использовать автомобили для патрулирования прилегающих к железной дороге территорий и осмотра поездов. Полицейские также могут проводить мониторинг социальных сетей в Интернете для отслеживания и предотвращения мероприятий по проезду снаружи поездов.

В регионах, где проезд снаружи поездов имеет определённое распространение среди пассажиров и имеет нелегальный статус, полиция может вести статистику по количеству задержанных трейнсёрферов за определённый период времени. В Австралии на городской железной дороге Мельбурна полицией было задержано 87 трейнсёрферов за последние 4 месяца 2010 г., а в 2011 г. по всему штату Виктория было зарегистрировано 330 случаев задержания трейнсёрферов с наложением штрафа. В России в Центральном федеральном округе полицией в общей сложности было задержано 109 несовершеннолетних трейнсёрферов за первые 5 месяцев 2011 г. и 144 за аналогичный период 2012 г., при этом на Московской железной дороге в ходе 300 полицейских рейдов в течение 10 месяцев было зафиксировано более 1000 случаев официального задержания трейнсёрферов с выписыванием штрафа. В Индии, в ходе полицейского рейда на Центральной железной дороге 153 трейнсёрфера были пойманы и оштрафованы в течение одного дня.

Санкции

Обычно в качестве меры наказания трейнсёрферов используется наложение штрафа, размер которого в зависимости от законодательства может быть как незначительным, так и весьма крупным, однако в некоторых странах трейнсёрферы в особых случаях могут подвергаться и административному аресту. В то время, как на одних железных дорогах проезд снаружи поездов быть запрещён напрямую, на других он, не будучи прямо запрещённым, может расцениваться как незаконное проникновение посторонних лиц в техническую зону железнодорожного транспорта или на собственность железной дороги, которое в ряде стран может в особых случаях расцениваться как уголовное преступление и наказываться более крупными штрафами и тюремным заключением. Кроме того в ряде стран, например в Австралии, помимо санкций за наружную езду трейнсёрферы могут подвергаться наложению штрафа за безбилетный проезд при проезде снаружи поездов, не осуществляющих перевозку пассажиров (например грузовых поездов).

Санкции в России

В России проезд снаружи поездов на железных дорогах общего пользования наказывается штрафом в размере 100 рублей (статья 11.17 пункт 1 КоАП РФ), проезд снаружи трамваев и безрельсового транспорта на дорогах общего пользования — 200 рублей (статья 12.29 пункт 1 КоАП РФ). В метрополитенах РФ трейнсёрфинг напрямую не запрещён правилами пользования, однако он обычно расценивается как самовольное проникновение посторонних лиц в производственные помещения (в данном случае — в тоннель), что в свою очередь является нарушением и обычно предусматривает наложение штрафа в размере от 100 до 1000 рублей. Самые крупные штрафы за подобные нарушения на территории России действуют в метрополитене Санкт-Петербурга, где согласно новой системе штрафов, трейнсёрферы могут быть оштрафованы на сумму от 500 до 3000 рублей. В Нижегородском метрополитене по состоянию на начало 2013 года проезд снаружи поездов не является запрещённым, поэтому после возникновения в нём практики проезда снаружи поездов руководство метрополитена внесло предложение об установлении штрафов за данный способ передвижения.

Размер действующего в настоящее время в России штрафа за проезд снаружи поезда, предусмотренного частью 1 статьи 11.17, периодически подвергается критике со стороны железнодорожных компаний и правоохранительных органов как недостаточно эффективный в профилактике данного правонарушения, и с их стороны неоднократно выдвигались предложения об увеличении его размера. Министерство транспорта предложило увеличить размер штрафа за данное нарушение со 100 до 1000 рублей, а представители РЖД выступили с инициативой ужесточить меры наказания в ещё большей степени, предложив увеличить штраф до 5000 рублей и ввести в качестве альтернативной санкции административный арест на срок до 15 суток и выдвинув соответствующий законопроект в Госдуму, тем не менее предложенные санкции, в особенности введение альтернативного ареста, не получили поддержки.

Санкции в других странах мира

Ниже приводится таблица санкций в ряде стран мира, которые могут применяться к лицам, проезжающим снаружи поездов. Страны в таблице упорядочены по мере возрастания максимальных санкций:

Страна	Размер штрафа	Альтернативный арест (если есть)	Примечания
Казахстан	до 1731 тенге	—	Согласно статье 440 КоАП Республики Казахстан — до 1 месячного расчётного показателя (МРП); размер одного МРП по состоянию на 2013 год составляет 1731 тенге.
Украина	от 119 до 255 гривен	—	Согласно статье 109 КоАП Украины — от 7 до 15 не облагаемых налогом минимумов доходов граждан (НМДГ); размер одного НМДГ составляет 17 гривен.
Белоруссия	от 60 до 300 тысяч б.р. (<i>проезд снаружи поезда</i>) от 200 тысяч до 1 миллиона б.р. <i>открытие дверей на ходу</i>	—	Согласно статье 18.4 КоАП Республики Беларусь, штраф за проезд снаружи поезда составляет от 0,6 до 3 базовых величин (БВ), за открытие дверей на ходу — от 2 до 10 БВ; размер одной БВ составляет 100 тысяч белорусских рублей.
Латвия	до 25 лат	—	
Австралия	293 австралийских доллара	—	
Великобритания	от 50 до 1000 фунтов стерлингов	—	проезд снаружи поездов наряду с проходом по путям в неустановленных местах считается проникновением посторонних в техническую зону железнодорожного транспорта (<i>trespassing</i>)
Германия	до 50 тысяч евро	—	Напрямую проезд снаружи не запрещён, однако он может расценен как опасное вмешательство в работу железнодорожного транспорта (§ 28 пункт 1 нарушение № 9), при этом размер штрафа устанавливается в зависимости от опасности действий и причинённого ущерба. Фактический размер штрафов за проезд снаружи устанавливается во много раз меньше максимального.
Индия	500 рупий	до 3 месяцев	Арест применяется в исключительных случаях, таких как создание помех в движении поезда

			во время проезда снаружи. При этом в случае ареста возможность наложения штрафа не исключается.
США	Устанавливается местным законодательством штатов Нью-Йоркский метрополитен: до 100 долларов США штат Калифорния: до 50 долларов США	Устанавливается местным законодательством штатов Нью-Йоркский метрополитен: до 10 суток штат Калифорния: до 30 суток	Проезд снаружи поездов может быть как запрещён напрямую, так и расцениваться как незаконное проникновение посторонних лиц на собственность железной дороги (<i>trespassing</i>). В особых случаях проезд на грузовых поездах может быть расценен не как административный проступок, а как уголовное преступление — фелония (криминальное проникновение на собственность железной дороги) и наказываться штрафом до 1000 долларов США или тюремным заключением на срок до 6 месяцев (в зависимости от законодательства штатов)
Канада	от 130 до 10.000 долларов США (проезд на грузовых поездах)	до 1 года тюремного заключения (проезд на грузовых поездах)	Проезд на грузовых поездах расценивается как криминальное проникновение на собственность железной дороги (<i>trespassing</i>)

Меры предотвращения

Кроме задействования полиции и охраны и применения санкций в отношении трейнсёрферов, для предотвращения наружной езды либо снижения уровня её практики пассажирами со стороны железнодорожных компаний могут применяться как технические, так и медийные средства.

Технические меры на подвижном составе

]

В настоящее время при производстве новых пассажирских вагонов или проведении капитального ремонта старых может применяться ряд технических решений, нацеленных на повышение безопасности и затрудняющих возможность проезда пассажиров снаружи подвижного состава. Данные решения включают в себя:

- установку автоматических дверей прислонно-сдвижного типа для предотвращения зажатия пассажиров между ними и открытия их пассажирами во время движения;
- установку окон с откидными форточками или без таковых вместо выдвигаемых для предотвращения высывания и вылезания пассажиров в окна (при этом для проветривания салона обычно устанавливается кондиционер);
- установку заградительных решёток между вагонами для предотвращения случайного падения с платформы на путь и усложнения проникновения пассажиров

в межвагонное пространство (в России данная мера применяется на подвижном составе метрополитенов и на трамваях, сцепленных по системе многих единиц);

- применение в межвагонных переходах поездов постоянного формирования сцепленных герметичных гармошек вместо резиновых уплотнителей (что также предотвращает возможность вылезания из поезда наружу);

- установку на новом подвижном составе минимального числа поручней и подножек либо предусматривание возможности их снятия.

В ряде случаев по инициативе руководства депо эксплуатируемый в них подвижной состав также может подвергаться техническим изменениям, имеющих непосредственной целью предотвращение проезда снаружи. В России в ряде моторвагонных депо на подвижном составе с истёкшим сроком гарантийного обслуживания может применяться снятие буферов и срезание поручней и подножек на торцах кабины машиниста, что ограничивает возможность проезда на хвостовом и головном торцах поезда и делает невозможным залезание с торца на крышу без применения спецсредств. Аналогичные меры применяются и в ряде трамвайных парков, при этом с трамваев также могут быть сняты сцепные устройства. В России после возникновения практики проезда между вагонами скоростных поездов «Сапсан», руководство Российских железных дорог вело переговоры с производителем о возможности ликвидации технических отверстий в корпусе поезда для предотвращения закрепления трейнсёрферов на нём и установило в них болты-заглушки, однако данная мера оказалась неэффективной.

Технические меры на станционной и путевой инфраструктуре

На территории станций и прилегающей железнодорожной инфраструктуры для повышения безопасности пассажиров, включая предотвращение проезда снаружи поездов, могут применяться технические средства, такие как станционные раздвижные двери, заградительные барьеры и системы видеонаблюдения, что имеет широкое распространение на территории метрополитенов. В Московском метрополитене для предотвращения залезания пассажиров на крыши поездов с надземных переходов на ряде станций ведётся установка стеклянных ограждений, также рассматривается вопрос об установке станционных раздвижных дверей на новых станциях для предотвращения падения или проникновения пассажиров на пути и в межвагонное пространство поездов и оборудование большего числа станций мониторами контроля дверей, транслирующими изображение хвостовой части состава.

В ряде стран Азии для борьбы с трейнсёрферами применяются более жёсткие меры, ставшие объектом массовой критики со стороны правозащитников. Например, полиция в Бангладеш может использовать против трейнсёрферов длинные бамбуковые палки. В Индонезии для борьбы с ездой на крышах изначально практиковалась установка ограждений на станциях на уровне крыш вагонов, установка на крышах поездов колючей проволоки и опрыскивание краской или маслом крыш вагонов и самих трейнсёрферов; в настоящее время в Индонезии для борьбы с ездой на крышах на электрифицированных линиях может производиться понижение уровня контактной сети, что делает проезд на крыше вагона более опасным, а на некоторых неэлектрифицированных линиях устанавливаются

специальные габаритные ворота с подвешенными на них бетонными шарами, которые при столкновении с человеком на скорости могут нанести серьёзный вред здоровью или привести к его смерти.

Медийные средства

Для снижения популярности трейнсёрфинга железнодорожные компании часто развешивают предупреждающие плакаты и таблички или посвящённые правилам безопасности комиксы в вагонах и на территории станций, а также могут прибегать к влиянию на средства массовой информации. Например, после первого случая задержания и снятия трейнсёрферов с поезда «Сапсан», по инициативе РЖД был выпущен короткометражный мультфильм «Сапсанчик и зацеперы», призванный показать опасность наружной езды на поездах. В Индии в ходе съёмок фильма про Джеймса Бонда руководство индийских железных дорог попросило режиссёров убрать из фильма сцены массового проезда на крышах индийских поездов, дабы не пропагандировать данный способ проезда и не позорить имидж компании.

Трейнсёрфинг в массовой культуре



Кадр из фильма «Поезд вне расписания»



Кадр из мультфильма «Шапокляк»

Художественные фильмы

Проезд снаружи различных транспортных средств, в том числе и поездов, нередко встречается в кинематографе, в особенности в боевиках, приключенческих фильмах и фильмах-катастрофах.

Примеры фильмов и мультфильмов, в которых присутствуют сцены наружной езды на поезде:

- Фантомас (1964 г.)
- Неуловимые мстители (1966 г.)
- Белорусский вокзал (1970 г.)
- Император Севера (1973 г.) — фильм, посвящённый противостоянию бродяг-трейнсерферов во время Великой депрессии в США, и машинистов, стремившихся сбросить их с поезда. Трейнсёрфинг является основой сюжета и присутствует на протяжении всего фильма.
- Шапокляк (мультфильм, 1974 г.)
- Поезд-беглец (1985 г.)
- Поезд вне расписания (1985 г.)
- Назад в будущее 3 (1990 г.)
- Мементо мори (1991 г.)
- Миссия невыполнима (1996 г.)
- Полярный экспресс (2004 г.)
- Человек-Паук 2 (2004 г.)
- Легенда Зорро (2005 г.)
- Охота на пиранию (2006 г.)
- Параноид-парк (2007 г.)
- Миллионер из трущоб (2008 г.)
- Неуправляемый (2010 г.)
- Приключения Сапсанчика – Сапсанчик и зацеперы (2011 г.) — короткометражный мультфильм о зацеперах на «Сапсане».
- 007: Координаты «Скайфол» (2012 г.)

Компьютерные игры

Железнодорожные симуляторы

Во многих современных железнодорожных симуляторах, таких как Trainz или Railworks, пассажиры присутствуют в игре и отображаются при поездке на поезде. Как правило, изначально встроенный в железнодорожных симуляторах подвижной состав предусматривает возможность перевозки людей только внутри пассажирских вагонов, а у остальных типов вагонов возможность перевозки людей отсутствует, при этом в большинстве пользовательских моделей возможность проезда пассажиров снаружи вагона также не предусмотрена. Однако при создании собственных моделей поездов или редактировании имеющихся пользователь имеет возможность самостоятельно задать координаты и поворот мест для размещения пассажиров, в том числе и с внешней стороны кузова вагона, что позволяет смоделировать трейнсёрфинг в игре.

Шутеры и action

Во многих шутерах, в которых присутствуют поезда, существует возможность нахождения игрока снаружи движущегося поезда (при отсутствии возможности

забраться на поезд игрок как правило может попасть на него с помощью чит-кодов), а в некоторых из них трейнсёрфинг имеет место и в сюжетной линии.

Литература



Джек Лондон запрыгивает на подножку уходящего поезда. Иллюстрация к рассказу «Держись!»

• *Александр Трушинович*. На буферах // Воспоминания корниловца (1914-1934). — Москва: Посев, 2004. — С. 94-107. — 336 с.

• *Антон Кротов*. Бичи. Бич-вагоны // Вперед, к Магадану!. — Москва, 1996. — описывается практика наружной езды в товарных вагонах у местного населения отдалённых регионов России.

• *Антон Кротов*. Наружная езда // Практика вольных путешествий / Денис Петров. — Москва: ИЧП "Гео", 1996. — книга о способах бесплатных путешествий, среди способов путешествия по железной дороге в книге описывается наружная езда и общие советы по ней.

• *Билл Симпсон* Guideto Pennsylvania's Tourist Railroads: 2nd Edition. — Pelican Publishing Company, 2003. — 108 с. — в книге описываются туристические железные дороги Пенсильвании, на некоторых из которых имеются открытые грузовые вагоны, на которых разрешена наружная езда пассажиров.

• *Борис Ельцин* Исповедь на заданную тему. — М.: Советско-британская творческая ассоциация «Огонёк» — «Вариант», 1990. — автобиография Бориса Ельцина, в которой описывается его путешествие на крышах и подножках поездов.

• *Гордон Мак Лин* Езда сверху: Воспоминания скромного мастера хобо = Ridington Top: Memoirsof a Modest Master Hobo. — 1999. — 169 с.

• *Даффи Литлджон*. Hopping Freight Trains in America. — Zephyr Rhoades Pr, 1993.

• Джек Лондон. Дорога = The Road. — Москва: Терра, 1998. — 268 с. — входящий в сборник рассказ «Держись!» повествует о проблеме противостояния передвижавшихся на грузовых поездах бродяг и машинистов и кондукторов поездов,

которые стремились всячески им помешать и нередко прибегали к различным ухищрениям.

- *Клиффорд Уильямс*. Ещё один поезд, чтобы ехать: Подпольный мир современных хобо Америки = One More Train to Ride: The Underground World of Modern American Hobos.

- *Нелс Андерсон* Американский хобо: Автобиография = The American Hobo: An Autobiography. — 1975. — 192 с.

- *Отец Арсений*. На крыше // Братство во Имя Всемилостивого Спаса / В. Н. Воробьев. — Москва, 1993. — С. 223-231. — 303 с. — описывается массовая езда людей на крышах поездов в СССР в период голода 1930-х годов.

- Тэд Коновер *Rolling Nowhere: Riding the Rails with America's Hoboes*. — Vintage, 2001. — 304 с.

- *Тим Кресвелл*. Бродяга в Америке = The Tramp in America. — Biddles Ltd., 2001. — 259 с.

- *Уильям Воллмен*. *Riding Toward Everywhere*. — 2008.

- *Уильям З. Фостер* Страницы из жизни рабочего = Pages from a Workers Life / Г. А. Антонос, С. В. Кибирский. — Москва: Прогресс, 1983. — 327 с. — автобиографический рассказ о жизни автора в качестве хобо, в рассказе неоднократно упоминается наружная езда на поездах и опасности, которые встречались путешествуя хобо.

- *Эррол Линкольн*. *Riding the Rails: Teenagers on the Move During the Great Depression*. — Routledge, 2003.

Материал подготовлен Отделом библиотечного
и справочно-библиографического обслуживания
Свердловского центра научно-технической информации и библиотек

Контактные телефоны: 4-40-10, 4-65-43

Сайт ДНТБ <http://svrw-dntb.svrw.oao.rzd/>

Уважаемые читатели!

**Информационные материалы по безопасности движения и
охране труда размещены на сайте ДНТБ:**

Тематические подборки <http://svrw-dntb.svrw.oao.rzd/?f=45>

Тематические указатели <http://svrw-dntb.svrw.oao.rzd/?f=53>

Обзоры и содержания журналов <http://svrw-dntb.svrw.oao.rzd/?f=22>

Бюллетень нормативных документов из АСПИ ЖТ <http://svrw-dntb.svrw.oao.rzd/?f=55>