**Информационно-методический материал для педагогов дополнительного образования МБУ ДО ДДТ по профилактике детского травматизма на железной дороге.**

По информации заместителя начальника железной дороги филиала ОАО «РЖД» Горьковская железная дорога А. Л. Власова, направленной в адрес главы администрации города Дзержинска от 02.11.2016г.№ 810/24113тер-2 за 10 месяцев 2016 года на территории Горьковской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» зарегистрирован значительный рост детского травматизма. На объектах железнодорожной инфраструктуры пострадало 15 детей и подростков, из которых 9 травмировано подвижным составом и 6 получили травмы от воздействия электрическим током.

В целях активизации работы по предупреждению детского травматизма на объектах железнодорожного транспорта департамент образования просит провести дополнительные мероприятия с учащимися и их родителями по правилам безопасности на железнодорожных путях.

Практика показывает, что дети и подростки получают серьезные травмы по собственной невнимательности, игнорируя существующие правила безопасности во время нахождения на железнодорожных объектах.

Случаи травмирования несовершеннолетних в 2013 году:

* 07.01.2013 на станции Правдинск смертельно травмирован учащийся, 14 лет. При попытке подняться на вагон, подросток приблизился к контактному проводу и был поражен электрическим током;
* 20.02.2013 на перегоне Правдинск – Заволжье смертельно травмирован подросток, 15 лет. При приближении к железнодорожному переезду, локомотивная бригада увидела человека, приближающегося к железнодорожному пути, который на сигналы большой громкости не реагировал. Машинист незамедлительно при скорости 95 км/ч совместно с подачей звукового сигнала применил экстренное торможение, но ввиду малого расстояния и большой скорости наезд предотвратить не удалось;
* 13.03.2013 на станции Луза был травмирован подросток, 17 лет. Пострадавший, находясь в состоянии алкогольного опьянения, шел от железнодорожного вокзала вдоль железнодорожного пути. При проходе поезда по главному пути подростка качнуло, он ударился о вагон, в результате чего его отбросило на бровку;
* 01.04.2013 на станции Сережа электротоком травмирован несовершеннолетний, 16 лет. Вместе с другом подросток поднялся на железнодорожный мост с целью побросать снежки в проходящие поезда. Наклонившись вниз, ближе к электропроводам, несовершеннолетний попал под действие разряда электрической дуги, получив ожоги 90% поверхности тела;
* 06.04.2013 на станции Яр были травмированы две девочки, 10 лет. Травмирование произошло при производстве маневровых работ при осаживании состава вагонами вперед. В нарушение правил поведения на объектах железнодорожного транспорта девочки шли вдоль железнодорожных путей (направлялись в школу), где и оказались в габарите движения состава;
* 18.05.2013 на перегоне Киров – Киров-Котласский травмирована девушка, 16 лет, которая находилась в состоянии алкогольного опьянения, намеревалась перейти железнодорожные пути в неустановленном месте. Предупреждающего сигнала поезда не слышала, прослушивала музыку через наушники;
* 26.05.2013 на ст. Дзержинск травмирован учащийся, 14 лет, который поднялся на железнодорожную цистерну, находящуюся на 6 пути ст. Дзержинск, где и был поражен электротоком;
* 31.05.2013 на станции Правдинск смертельно травмирован молодой человек, 17 лет. При попытке подняться на вагон-цистерну, травмирован электрическим током с последующим падением в междупутье;
* 02.06.2013 на перегоне Поздино – Лянгасово смертельно травмирована учащаяся, 15 лет. При следовании грузового поезда в кривом участке пути в непосредственной близости от железнодорожного полотна, спиной к поезду шла девушка. На подаваемые сигналы большой громкости девушка не реагировала и продолжала двигаться в непосредственной близости от железнодорожного полотна. Было применено экстренное торможение, но ввиду малого расстояния столкновения с девушкой избежать не удалось;
* 12.06.2013 на перегоне Лянгасово – Поздино смертельную электротравму получил несовершеннолетний, который торопился с дачного участка в г. Киров. В целях экономии времени подросток не пошел к железнодорожному пешеходному мосту, а попытался перелезть через стоящий грузовой состав;
* 18.06.2013 в районе подъездных путей станции Казань получил ожог 60% поверхности тела учащийся несовершеннолетний, 15 лет. Недалеко от своего дачного участка подросток катался на велосипеде. Со слов очевидцев несовершеннолетний, оставив велосипед на земле, полез на крышу вагона стоящего на пути грузового состава;
* 20.06.2013 на станции Яр электротоком травмирован несовершеннолетний, 1997 г.р. Подросток забрался на локомотив, затем на крышу вагона. В результате поражения электрическим разрядом у несовершеннолетнего поражено 80% поверхности тела;
* 24.06.2013 на станции Владимир смертельно травмирована девушка 1998 г.р., которая забралась на рефрижератор, находящийся под автомобильным мостом, в результате чего оказалась в зоне действия электрического тока.
* 03.07.2013 на ст. Кизнер травмирован учащийся, 10 лет. Несовершеннолетний поднялся на цистерну, находящуюся в составе поезда, стоящего на 16 пути ст. Кизнер, в результате чего был поражён электротоком;
* 21.07.2013 на станции Кудьма был смертельно травмирован подросток, 1998 г.р. Пострадавший поднялся на цистерну и был поражен электрическим током;
* 30.07.2013 на перегоне Сосновка – Кизнер травмирован учащийся несовершеннолетний, 10 лет. Подросток получил термический ожог 35% тела на железнодорожном мосту через реку Пыжманка на 962 км;
* 11.08.2013 на ст. Пильна травмирован несовершеннолетний. Подросток поднялся на контейнеровоз в составе поезда и был поражен электротоком;
* 12.08.2013 на ст. Чернушка травмированы двое несовершеннолетних. Девочки поднялись на цистерну, стоящую на 3 пути ст. Чернушка и были поражены электротоком;
* 22.08. 2013 на ст. Ветлужская учащийся 2003 г.р. попал под напряжение контактной сети на 4 пути при попытке взобраться на хоппер-дозатор;
* 04.09.2013 на перегоне Зелёный Дол – Васильево травмирован подросток, 16 лет. Следуя по перегону, примерно за 500 метров, машинист увидел переходящего через железнодорожные пути человека. Машинист подал звуковой сигнал. Когда оставалось около двухсот метров, человек остановился в колее железнодорожного пути лицом к приближающемуся поезду, он не уходил и на подаваемые машинистом сигналы большой и малой громкости не реагировал. Одновременно с подачей сигналов, машинист применил экстренное торможение. Из-за малого расстояния наезд предотвратить не удалось. После полной остановки поезда помощник машиниста осмотрел место происшествия и доложил машинисту, что пострадавший жив, но после от полученных травм он скончался.
* 18 сентября 2013г. на перегоне Петушки – Костерово травмирован учащийся, 14 лет. Пострадавший с друзьями решил съездить в г. Петушки. В 19ч.12 минут компания из трех человек села в электропоезд сообщением Владимир - Москва в середину состава. После отправления электропоезда со станции Костерево, через пять минут ребята вышли в тамбур. Пострадавший, слева по ходу движения состава стал разжимать автоматическую дверь тамбура. Сначала он отжал правую створку двери и прижался к ней спиной, затем ногой отжал левую створку двери и встал между открытых створок, удерживая их спиной и ногой, одновременно периодически высовываясь наружу в открытую дверь. Друзья потерпевшего сделали ему замечание, что бы он прекратил разжимать двери, так как это небезопасно. Погибший на замечание ответил, что ничего страшного в этом нет, что он и ранее неоднократно проделывал эту процедуру. Неожиданно левая створка двери закрылась, так как пострадавший убрал ногу, учитывая, что основной частью тела он высунулся наружу, не удержался на ногах и выпал из состава.

Сложившееся положение с детским травматизмом на железной дороге, - по оценке ГЖД, - свидетельствует о незнании детьми Правил поведения на железной дороге и неумении правильно ориентироваться в дорожной обстановке.

Таким образом, проблема травматизма детей на объектах ГЖД на сегодняшний день является актуальной.

**Материалы для проведения бесед с учащимися**

**(информация для педагога)**

Каждому из нас приходится сталкиваться с железной дорогой. Одним чаще, другим реже. Одни слышат гудок поезда вдалеке, другие вблизи наблюдают за проходящим поездом. Третьим раз в год приходится уезжать в отпуск. А многие из учеников пользуются железнодорожным транспортом, или пересекают железнодорожные пути ежедневно при следовании в школу, на тренировку, в кино и т.д.

Железная дорога – зона повышенной опасности и каждому человеку нужно обязательно знать элементарные правила поведения в зоне железной дороги. От этого зависит его жизнь и судьба, а также его родных и близких. Из-за несоблюдения требований личной безопасности, неосторожности и поспешности гибнут люди.

Многие из детей ищут приключения, причем в самых не подходящих для таких забав местах. Например, на железной дороге.

Шалости детей накладывающих посторонние предметы на железнодорожные пути, бросающих камни в пассажирские поезда, электрички и локомотивы приводят к получению различной тяжести травм пассажиров, к сбоям в движении поездов и создают угрозу безопасности движения поездов, а также получению травм самими детьми.

Так, например:

Два мальчика, укладывали на рельсы камни перед приближающимся поездом. При приближении поезда подростки стали убегать через соседний путь, по которому в это время следовал почтово-багажный поезд. Дети выскочили на путь перед близко идущим поездом. Машинист, увидев неожиданно выбежавших на путь детей, применил экстренное торможение, но наезд в виду малого расстояния предотвратить не смог. Один из ребят скончался на месте, а другой получил тяжёлые травмы.

Во время летних каникул трое подростков, решив прогуляться, вышли к железной дороге и стали «развлекаться» бросая камни в проходящие поезда. Боясь быть пойманными, они убегали в расположенную вблизи путей лесопосадку. После проезда поезда они выходили и ждали следующий поезд. В очередной раз двое подростков остались на насыпи, а один вышел на железнодорожное полотно перед поездом, чтобы бросить камень в лобовое окно локомотива. Но убежать с пути он не успел, и был сбит поездом, получив тяжелые увечья.

Охотников понаблюдать за тем, что может случиться с поездом, если он наедет на деревянную, каменную или металлическую преграду, не убывает. Не может быть, чтобы хулиганы 12, 14, 16 лет не знали о последствиях этих шалостей, в результате которых страдают люди, окружающая среда и причиняется значительный материальный ущерб.

Как показывают материалы расследований несчастных случаев – основными причинами получения травм гражданами являются грубые нарушения ими Правил безопасности на железнодорожном транспорте. Это хождение по путям в неустановленных местах, неоправданная ничем спешка и беспечность, нежелание пользоваться пешеходными мостами, тоннелями и настилами (зачастую граждане прыгают с платформ на железнодорожные пути, в целях экономии времени), а порой и незнание правил безопасности на железнодорожном транспорте.

Чаще несчастные случаи происходят тогда, когда железнодорожное полотно используется как пешеходные дорожки, что категорически **ЗАПРЕЩЕНО**. Поэтому каждый человек, находящийся вблизи железной дороги должен проявлять повышенную бдительность.

Основными причинами травмирования несовершеннолетних граждан железнодорожным подвижным составом и поражения электротоком контактной сети являются незнание и нарушение правил безопасности, установленных на железнодорожном транспорте, отсутствие контроля родителей за местонахождением своих детей.

При отсутствии контроля и недостаточной разъяснительной работе в школах дети забираются на крыши вагонов, бесцельно бродят по железнодорожным путям, катаются на подножках железнодорожных вагонов.

Необходимо обратить особое внимание на участившиеся случаи травмирования подростков, которые слушают музыку в наушниках, находясь в зоне повышенной опасности. Такое отношение приводит к трагическим последствиям.

Также следует обратить внимание на распространение таких движений, как «зацепинг» и «руфрайдинг»: молодые люди, в том числе и несовершеннолетние, ездят на крышах электропоездов, межвагонных сцепках, записывая себя на видеокамеры, и выкладывают отснятые сюжеты на своих сайтах. За 5 месяцев текущего года 32 человека рисковали своей жизнью, передвигаясь на крышах вагонов или в других, не приспособленных для проезда пассажиров местах, в том числе выявлено 8 несовершеннолетних правонарушителей, относящихся к неформальному движению «зацепинг». Один из подростков получил тяжелые травмы при спрыгивании с движущегося грузового подвижного состава.

Следует отметить, что, залезая на крыши подвижного состава, курсирующего по Горьковской железной дороге молодые люди подвергают свою жизнь смертельной опасности дважды, как в результате падения с подвижного состава, так и при получении электротравмы от поражения электротоком контактной сети.

В отличие от Московской железной дороги, где эксплуатируется контактная сеть на постоянном токе напряжением 3000 Вольт, Горьковская железная дорога электрифицирована на переменном токе, с напряжением в контактном проводе 27500 Вольт.

Поезда по железным дорогам следуют со скоростью 60 - 120 км/час. Если взять максимальную скорость, то по расчету поезд за 1 мин пройдет 2 км, а за 1 секунду - 33,3 м.

На участке Петушки – Нижний Новгород организовано движение скоростных поездов «САПСАН», скорость которого на отдельных участках достигает 200 км/ час, т.е. за 1 секунду поезд проходит расстояние равное 55 метрам. Неожиданное появление человека на путях может привести к несчастному случаю и нарушению движения поездов, а резкое торможение к крушению поезда с гибелью многих людей.

Если идти по путям, то можно оказаться между двумя встречными поездами и человека может затянуть под колеса поезда воздушным вихрем, и он погибнет.

Железная дорога – не место для прогулок. Так группа подростков решили прогуляться по железнодорожным путям. После оповестительных сигналов подаваемых машинистом они сошли с пути, но две девушки Ольга и Екатерина (15 и 16 лет) оказались в габарите подвижного состава, т.е. отошли на незначительное расстояние от пути. Машинистом было применено экстренное торможение, но уже ничего нельзя было исправить. Одна девушка была травмирована смертельно, другую с тяжёлыми травмами на скорой помощи отправили в больницу.

**Тормозной путь в зависимости от массы и скорости поезда составляет от 700 до 1000 метров, а это очень значительное расстояние.**

Учащаяся Наташа,находясь на проезжей части железнодорожного переезда вблизи проходящего поезда, пропустила грузовой поезд и стала переходить через пути. Из-за завихрения снежного потока не заметила приближение встречного поезда и получила несовместимую с жизнью травму.

Учащийся Иванстал подлезать под вагонами стоящего на перегоне поезда. Машинист, получив команду на отправление, привел поезд в движение, он не мог видеть, что происходит в середине состава (в составе поезда может быть от 40 до 90 вагонов). Подросток не успел вылезти из-под вагона, в результате был смертельно травмирован.

Учащаяся Иринасидела на рельсах в кривом участке пути, который очень сильно ограничивает видимость машинисту. На подаваемые сигналы она не реагировала, машинист применил экстренное торможение. Когда девушка увидела приближающийся поезд, то попыталась встать, но уйти с пути не успела. Результат её отдыха на путях – смерть.

Особое внимание следует обратить на случаи получения травм подростками, которые, находясь в зоне повышенной опасности (при пересечении или проходе вдоль железнодорожных путей) слушают музыку через наушники плеера. Они даже не слышат гудка поезда, а зрительное внимание сосредоточенно на том, как удобнее перейти через рельсы.

Основные правила, которые должны знать дети: **Когда подходишь к железной дороге, обязательно сними наушники, потому что из-за громкой музыки ты не услышишь шум приближающегося поезда!**

**Не играйте на платформе в подвижные игры и не стойте на краю** **платформы, а также ради экономии времени не прыгайте с платформ на железнодорожный путь.** Обратите внимание на желтую линию безопасности, идущую вдоль всей платформы. Были случаи, когда пассажиры были задеты и травмированы подвижным составом. Имеется много случаев падения людей между платформой и еще движущимся электропоездом.

При нахождении на пассажирской платформе, расположенной на участке движения скоростных поездов, услышав объявление о проследовании скоростного поезда необходимо отойти от края платформы на безопасное расстояние (не менее 2 метров) за линию безопасности.

Пример: Учащаяся Оксанапровожала свою подружку на электропоезд. Проводив подругу, девушка осталась на платформе, около которой проходил пассажирский поезд. Машинист поезда увидел девушку, стоящую на краю платформы, стал подавать звуковые сигналы, на которые она не реагировала, применил экстренное торможение, но наезд предотвратить не удалось. Оксана получила серьезную травму головы.

**Заключение**

*Ува­жае­мые пе­да­гоги!*

Мы с Вами в от­вете за жизнь ка­ж­дого ре­бенка. Безо­пас­ность де­тей – пре­жде всего за­бота взрос­лых. Это мы должны нау­чить де­тей безо­пас­ному по­ве­де­нию на железной дороге.

Ведь се­го­дня они – юные пе­ше­ходы, а зав­тра – взрос­лые пассажиры.

Как умень­шить риск травм и по­вы­сить безо­пас­ность на­ших де­тей на железной дороге? Как лучше провести бе­седу с детьми по безо­пас­но­сти на железной дороге? Ка­кие на­выки по­мо­гут ре­бенку из­бе­жать неприятности, происшествия или несчастья? Как, не за­пу­ги­вая де­тей, нау­чить их оце­ни­вать сло­жив­шуюся на железной до­роге си­туа­цию, ви­деть воз­мож­ную опас­ность и спо­собы ее из­бе­жать?

Надеюсь, что эти материалы дадут Вам возможность лучше подготовиться и провести беседу с учащимися по правилам безопасного поведения на объектах инфраструктуры Горьковской железной дороги.

*Материалы подготовила Еранова И. Е.,*

*методист по ОТ и ТБ*

*МБУ ДО ДДТ г.Дзержинска*