

## Техническое заключение

по случаю схода вагонов в пассажирском поезде № 233  
на внутриузловом соединении Пензенского и Центрального парков станции  
Рузаевка Пензенского региона Куйбышевской железной дороги.

09 августа 2015 года

ст. Рузаевка

08 августа 2015 г. в 10 часов 36 минут на 2-ом километре пикете 1 внутриузлового соединения Пензенского и Центрального парков станции Рузаевка электрифицированного однопутного участка Рузаевка - Пенза в пассажирском поезде № 233 сообщением «Екатеринбург – Адлер», весом 965 тонн, 17 вагонов (условная длина 31 вагон), 68 осей с электровозом ЧС-2к № 691 приписки локомотивного эксплуатационного депо Самара Куйбышевской ж.д., под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Пенза Куйбышевской ж.д. в составе машиниста Трубчаткина С.А. (13.05.1969 года рождения, стаж в должности с 01.11.2011, 2 класс квалификации, 1 группа профотбора, образование средне-профессиональное) и помощника машиниста Лебедева Е.А. (15.11.1992 года рождения, стаж с 30.10.2013, права управления имеет, 1 группа профотбора, образование средне-профессиональное) при скорости 26 км/ч, в режиме выбега произошел сход четырех головных вагонов.

Поезд № 233 был остановлен экстренным торможением головой на 1-ом километре пикете 10 по падению давления в тормозной магистрали. В сошедшем состоянии вагоны проследовали 86 метров.

Температура наружного воздуха на момент схода +18°C, светло, ясно.

В результате схода получили легкие телесные повреждения 3 человека, которым была оказана необходимая амбулаторная помощь.

Повреждены вагоны приписки ВЧ - Нижний Тагил Уральского филиала АО «ФПК»: № 07711807 в объеме капитального ремонта, № 07715212 в объеме деповского ремонта, №№ 07712748 и 07711963 в объеме текущего ремонта.

Повреждено 75 метров пути.

Перерыв в движении по данному пути составил 14 часов 56 минут.

Для определения причин схода проведен комиссионный осмотр объектов инфраструктуры, локомотива, сошедших вагонов, проанализирован режим ведения поезда и управления автотормозами, заслушаны объяснения причастных работников, участвовавших в перевозочном процессе, прослушан регламент переговоров, изучена необходимая техническая документация, фото и видеоматериалы.

Установлено, что локомотив ЧС-2к № 691 оборудован КЛУБ, САУТ ЦМ, ТСКБН, КОН, УСАВПИ, РПДА, радиостанцией РВ1.1М, эксплуатируется в технически исправном состоянии.

Нарушений режима ведения поезда и управления автоматическими тормозами со стороны локомотивной бригады не допущено.

Перед поездом № 233 по данному пути проследовали в 8 часов 11 минут пассажирский поезд № 312 сообщением Новороссийск – Воркута и в 9 часов 19 минут поезд №7902 (электropоезд в холодном состоянии). Замечаний от локомотивных бригад не поступало.

Поезд № 233 сформирован на станции Екатеринбург Пассажирский Свердловской ж.д., назначением на станцию Адлер Северо-Кавказской ж.д. Общая населённость поезда 648 человек, 4-х сошедших вагонов 119 человек. Последнее техническое обслуживание проводилось на ПТО Екатеринбург Пассажирский Свердловской ж.д. На ПТО Красный Узел Горьковской ж.д. производилось полное опробование автоматических тормозов, от которого до места схода поезд проследовал 57 километров, 5 постов безопасности, 1 прибор безопасности КТСМ и 1 устройство УКСПС.

Техническое состояние поврежденных вагонов пассажирского поезда до момента схода соответствовало Инструкции по техническому обслуживанию вагонов в эксплуатации, утвержденной Советом по железнодорожному транспорту Государств – участников Содружества (протокол от 21-22 мая 2009 г. № 50).

Характеристика пути в месте схода на 2 км: класс пути 5/Е/5, год укладки ноябрь 2014 (капитальный ремонт на старогонимых материалах) бесстыковой, рельсы типа Р-65, шпалы железобетонные, эпюра шпал – 2000 шт, негодных 0 %, тип скреплений ЖБР, дефектность скреплений – 0%, балласт - щебеночный, загрязненность 0 %, пропущенный тоннаж по состоянию на 01.01.2015г. – 830 + 1,01 млн.т.брутто, грузонапряженность – 1,21 млн.т.брутто/км в год, установленная скорость движения пассажирских и грузовых поездов – 50 км/час. План пути: с 1 км 953 м по 2 км 262 м правая кривая радиусом 283 м, длиной 325 м, возвышение – 70 мм, износ – 1 мм, приведенный профиль участка пути – спуск 4,3 ‰.

При проверке 02.08.2015г., согласно графика, путеизмерительным вагоном № 093, оборудованным средствами видеофиксации, в сопровождении начальника дистанции пути Смолина А.И., на участке пути с 1-го километра пикета 10 по 2-ой километр пикет 2 отступлений от норм содержания пути выявлено не было. В целом 2-ой километр оценен «удовлетворительно» - 150 баллов, выявлено 37 неисправностей 2-ой степени.

Согласно суточного анализа и данных «Журнала планирования и учета путевых работ» формы ПУ-74 Рузаевской дистанции пути в период со 2-го по 8-ое августа т.г. предупреждения на выполнение путевых работ на 1 – 2-ом километрах данного пути не выдавались и путевые работы не производились.

При проверке дефектоскопной автотрисой АДЭ-1 № 054 - 19.07.2015 дефектных и остродефектных рельсов не выявлено.

При всех видах осмотров данного пути с 08.04.2015г. отступлений в содержании пути, угрожающих безопасности движения, не выявлено.

В ходе натурального осмотра пути после схода вагонов на 2-ом километре пикете 1 звено 1 по левой рельсовой нити снаружи колеи на 29-ти железобетонных шпалах подряд (в месте схода) выявлено отсутствие 29 штук скреплений ЖБР-65. Кроме того, на 2-ом километре пикете 3 звено 1 по правой нити с наружной стороны отсутствие 15 штук скреплений, из них 6 штук подряд. На 2-ом километре пикете 2 звено 4 по левой рельсовой нити внутри колеи сняты и лежат рядом 4 штуки скреплений ЖБР-65.

В целом на участке пути с 1-го километра пикета 10 по 2-ой километр пикет 3 до начала восстановительных работ выявлено отсутствие 48 скреплений ЖБР-65, в том числе по левой упорной нити 33 штуки и по правой рельсовой нити 15 штук.

После окончания подъема сошедших вагонов на 1-ом километре пикете 10 обнаружено отсутствие еще 42-х скреплений ЖБР-65 по левой упорной нити.

Общее количество отсутствующих скреплений составило 90 штук.

Инструментальной проверкой пути за 100 метров до места схода отступлений по ширине колеи выявлено не было. В месте схода и за 50 метров за местом схода промеры не проведены из-за раскантовки рельса по левой упорной нити.

Проведенной комиссионной проверкой на 2-ом километре пикете 3 установлено, что усилия затяжки закладных болтов рельсовых скреплений ЖБР-65 соответствуют требованиям пункта 2.5.2 (Таблица 2.1) Инструкции по устройству, укладке содержанию и ремонту бесстыкового пути, утвержденной 29.12.2012г. распоряжением ОАО «РЖД» №2788р.

Комиссия пришла к выводу, что причиной транспортного происшествия явилось отсутствие рельсовых скреплений в результате незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта, что при движении поезда в кривом участке пути привело к раскантовке левой упорной нити пути и сходу вагонов.

В соответствии с пунктом 3 Положения о порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденным приказом Минтранса России от 18.12.2014г. № 344 данное транспортное происшествие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта - сход железнодорожного подвижного состава на перегоне, классифицировать аварией вследствие вмешательства посторонних лиц, не по вине ОАО «РЖД».

Первый заместитель начальника Департамента безопасности движения ОАО «РЖД»

Н.И. Пазин

Начальник Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД»

В.Н. Супрун

Начальник Управления транспортной безопасности Департамента безопасности ОАО «РЖД»

С.И.Маркин

Начальник Куйбышевской железной дороги- филиала ОАО «РЖД»

С.В. Соложенкин

Заместитель начальника дороги – главный ревизор по безопасности движения поездов Куйбышевской железной дороги

С.Д. Шиняев

Начальник Куйбышевской дирекции инфраструктуры

С.А. Гавриленко

Начальник Куйбышевского филиала АО «ФПК»

А.В. Попов