



МИНТРАНС РОССИИ
РОСТРАНСНАДЗОР
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ
УПРАВЛЕНИЕ ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ДАЛЬНЕВОСТОЧНОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ДФО)
ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА УПРАВЛЕНИЯ

ул. Стрельникова, д. 3Б, г. Владивосток, 690065

Тел.: (423) 249-50-03

e-mail: mtu@dfo.rostransnadzor.gov.ru

<https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/mtudfo>

22.08.2025 № 1.19-7456

На № _____ ОТ _____

Информационное письмо

«О случае излома рельса на станции Урульга»

Руководителям
предприятий железнодорожного
транспорта

Уважаемые руководители
предприятий железнодорожного транспорта!

10 июля 2025 г. в 3 часа 25 минут московского времени на станции Урульга Читинского территориального управления Забайкальской железной дороги (двухпутный участок, электрифицированный) бригадиром пути ИССО при осмотре рельсовой колеи на 2 пути 6338 км 2 пк на мосту 3-е пролетное строение выявлен излом рельса по правой рельсовой нити с раскрытием 1 мм (место излома на шпале).

При осмотре сечения излома рельса со стороны не рабочей грани, в нижней кромке края пера подошвы, выявлен дефект в виде темного пятна, с гладкой поверхностью протяженностью 33 мм, высотой 14,5 мм, не заходящий в проекцию шейки рельса. Остальное сечение рельса без видимых дефектов усталостного характера развития. Характер разрушения и структура металла в сечении изломавшегося рельса указывает на то, что разрушение происходило от края пера подошвы рельса со стороны не рабочей грани под углом 81° - 86° с выходом на поверхность катания головки рельса. Остальное сечение излома рельса имеет однородную шероховатую матовую поверхность металла крупно и мелкозернистого строения без видимых дефектов усталостного характера развития и повреждений. Концентратором образования дефекта явилось механическое повреждение пера подошвы рельса, расположенного в нижней кромке края пера подошвы рельса: шириной 5 мм, глубиной 5 мм, протяженностью по длине рельса 42 мм, возникшее от ненормативного воздействия на перо подошвы рельса клеммного болта скрепления КД. Концентратором образования внутренней поперечной трещины послужило

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись



механическое повреждение края пера подошвы рельса шириной 5 мм, глубиной 5 мм, протяженностью по длине рельса 42 мм, возникшее от длительного ненормативного воздействия на перо подошвы рельса, в процессе эксплуатации, клеммного болта скрепления КД и приведшее к развитию поперечной трещины с дальнейшим одномоментным изломом рельса.

Причиной излома рельса явилось развитие дефекта (поперечной трещины) в виде темного пятна шириной 33 мм, высотой 14,5 мм расположенного с нерабочей грани на краю пера подошвы рельса, наличие концентратора в виде механического повреждения края пера подошвы рельса, расположенного в нижней кромке края пера подошвы рельса: шириной 5 мм, глубиной 5 мм, протяженностью по длине рельса 42 мм, возникшее от длительного ненормативного воздействия на перо подошвы рельса клеммного болта скрепления КД, а так-же несоблюдение периодичности выполнения ремонта и планово-предупредительных работ на железнодорожном пути.

Должностными лицами Забайкальской дирекции инфраструктуры - структурного подразделения центральной дирекции инфраструктуры - филиала ОАО «РЖД» не обеспечивается выполнение обязательных требований:

- п. 1 ст. 15 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ, в части не содержания железнодорожных путей общего пользования и расположенных на них сооружений и устройств с соблюдением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в техническом состоянии, отвечающем требованиям соответствующих нормативных правовых актов, стандартов, правил и техническим нормам;

- п. 2 ст. 20 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» от 10.01.2003 № 17-ФЗ, в части необеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

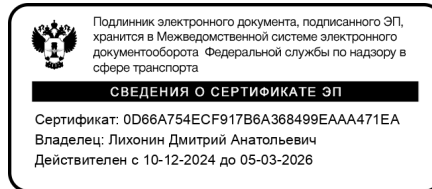
- п. 12, п. 13, п. 15 раздела III Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации № 250, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г., в части не обеспечения безопасной эксплуатации сооружений, устройств и объектов железнодорожного транспорта, не соответствия сооружений, устройств, механизмов и оборудования железнодорожного транспорта утвержденной проектной, конструкторской и эксплуатационной документации, содержания сооружений и устройств инфраструктуры в техническом состоянии, не обеспечивающем пропуск поездов с допустимой скоростью движения;

- п. 41 раздела IV Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации № 250, утвержденных приказом Минтранса России от 23 июня 2022 г., в части содержания всех элементов железнодорожного пути и устройств инфраструктуры в не исправном и (или) не работоспособном техническом состоянии, не обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы, выполнение заданных размеров движения поездов с установленными скоростями в соответствии с графиком движения поездов.



В целях предупреждения транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением безопасности движения на железнодорожном транспорте, прошу проработать с причастными работниками обстоятельства и причины данного транспортного происшествия, а также перечень обязательных требований, нарушение которых привело к его возникновению.

Заместитель начальника
МТУ Ространснадзора по ДФО



Д.А. Лихонин

исп.: Григорьева Т.Е.
тел.: . 8 (3022)35-46-43

Для подтверждения подлинности электронной подписи, необходим доступ к информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» для входа на портал государственных услуг Российской Федерации (<https://www.gosuslugi.ru/pgu/eds/>), где Вы можете проверить квалифицированную электронную подпись

