



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

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](https://rostransnadzor.gov.ru/rostransnadzor/podrazdeleniya/mtudfo)

28.05.2026 № 01-23-3329

На № _____ от _____

Руководителям
предприятий железнодорожного
транспорта

Информационное письмо
«О случае схода вагонов на перегоне
Ксеньевская-Кендагиры
Забайкальской железной дороги»

Уважаемые руководители
предприятий железнодорожного транспорта!

11 мая 2026 г. в 10 часов 13 минут местного времени (4 часа 13 минут московского времени, далее — время московское) на 6787 км пк 3 первого главного пути перегона Ксеньевская — Кендагиры двухпутного электрифицированного участка Куэнга — Ксеньевская Могочинского территориального управления Забайкальской железной дороги, экстренные торможением при скорости 50 км/ч в режиме автоведения из-за реакции в составе остановлен поезд № 2079 (вес поезда 1733 тонн, 71 вагон), электровоз серии ЗЭС5К № 1320 (приписного парка эксплуатационного локомотивного депо Абакан Красноярской дирекции тяги) под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Чернышевск-Забайкальский Забайкальской дирекции тяги в составе машиниста электровоза Камушкова А.П. и помощника машиниста электровоза Цвигун Д.С.

В 4 часа 30 минут при осмотре состава поезда локомотивной бригадой выявлен сход 3-го вагона № 63963359 одной колесной парой в западной тележке, в результате схода габарит по соседнему пути не нарушен.

Характеристика 6787 км пк 9 первого главного пути перегона Ксеньевская-Кендагиры: состоит на балансе Могочинской дистанции пути Забайкальской

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



железнодорожной, путь бесстыковой, год укладки 2020, продольный профиль – подъем 8,1 тыс.

Участок пути-кривая, проектный радиус 315м (фактический 319м), номинальная ширина рельсовой колеи 1530мм, проектное возвышение 100мм, фактическое 95мм. Тип рельсов Р-65, категория рельсов – ДТ370, боковой износ – 4мм.

На момент схода на 6787 км ПК 9 первого главного пути перегона Ксеньевская — Кендагиры действовало предупреждение по ограничению скорости движения 60км\ч – рихтовка.

Сошедший вагон № 63963359 (3-й с головы состава, в сходе первой по ходу движения колесной пары) – порожний 4-осный полувагон с люками в полу без тормозной площадки, модель 12-132, собственность Россия, ЗАО «Регион-Сервис», сдан в аренду ООО «Еврологистик». Депокский ремонт проведен 21 марта 2026 г. на предприятии ВРП Котел ООО «ВКМ», расположенный в границах Юго-Восточной железной дороги (условное клеймо-1785)

При совместной комиссионной проверке вагона №63963359 выявлены следующие нарушения требований нормативной документации.

Первая тележка по ходу движения (в сходе):

диаметр подпятника надрессорной балки №0005-25235-2018 составил 304,6 мм, при нормативном значении не более 304мм.

разница высот пружин в одном комплекте составила от 5 до 7 мм, при нормативном значении не более 4мм.

под фрикционные клинья установлены пружины, имеющие не наибольшую высоту

износ фрикционных клиньев составил от 3 до 4мм, при нормативном значении не более 2 мм

Вторая тележка по ходу движения (не в сходе):

глубина подпятника надрессорной балки № 0005-24879-2018 составила 38 мм, при нормативном значении от 34 до 37 мм;

разница высот пружин в одном комплекте составила от 5 до 7 мм при нормативном значении не более 4 мм;

под фрикционные клинья установлены пружины, имеющие не наибольшую высоту;

диаметр второго пятника по ходу движения составил 294мм при нормативном значении при деповском ремонте не менее 296мм

износ фрикционных клиньев составил от 3 до 4 мм, при нормативном значении не более 2 мм;

суммарный зазор между скользунами тележки и рамой вагона составил 17 мм, при нормативном значении не менее 6 мм и не более 16 мм.

Мастером дорожным, являющимся руководителем работ, Манзюком Д.С. в месте схода (место выправки пути) на 6787 км ПК 9-10 заблаговременно не были выполнены работы по проведению необходимых измерительных работ с применением геодезического прибора с записью величин исправления пути, перед началом выполнения работ по выправке пути на величину более 20 мм

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



соответствующее предупреждение не выдавалось, ограждение места производство работ не организовано. Предупреждения на выправку железнодорожного пути по форме № 1 с остановкой у красного сигнала и ограничением установленной скорости движения поездов до 25км/ч также не выдавалось. При проведении выправочных работ руководителем работ контроль взаимного положения рельсовых нитей по уровню путевым или электронным шаблоном не проводился. Границы участков стрелками направленными навстречу друг другу мелом на шпалах не размечались.

Фактически при проведении работ по выправке пути мастером дорожным Манзюком Д.С. и бригадиром пути Ланько В.Н. проведена подъемка упорной рельсовой нити до 139 мм, при этом до выполнения работ максимальный уровень в кривой составил 102 мм, а подъемка левой упорной нити была проведена до 37 мм, с максимальным возвышением до 139 мм.

Причиной схода колесной пары вагона №63963319 в кривом участке пути радиусом 315м, стало нарушение выполнения работ по выправке пути мастером дорожным Манзюк Д.С. и допущенного отступления геометрии рельсовой колеи от проектных параметров, создания наличие перекоса пути, возникшего в результате нарушения технологии производства работ по исправлению просадок пути.

Данные обстоятельства свидетельствуют о признаках нарушения Могочинской дистанции пути, ВРП Котел ООО «ВКМ» обязательных требований, установленных:

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

- пунктом 5 раздела 2 «Обязанности работников железнодорожного транспорта» Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 23.06.2022 г. № 250 (далее - Правил), в части не соблюдения работниками железнодорожного транспорта в соответствии со своими должностными обязанностями выполнения Правил и приложений к ним, безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

- пунктом 8 раздела 2 «Обязанности работников железнодорожного транспорта» Правил, в части обеспечения безопасности движения поездов, неподачи сигнала остановки, не принятия незамедлительных мер к остановке поезда и устранение неисправности с ограждением опасного места.

- пунктом 41 раздела IV «Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта» Правил, в части не содержания всех элементов железнодорожного пути в исправном и (или) работоспособном техническом состоянии, обеспечивающем безопасное движение поездов и маневровой работы с установленными скоростями.

- пунктом 42 раздела IV «Обслуживание сооружений и устройств железнодорожного транспорта» Правил, в части порядка организации и

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

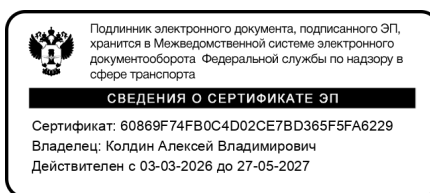


выполнения работ, связанных с эксплуатацией всех элементов железнодорожного пути.

- п.134 раздела IX «Техническая эксплуатация железнодорожного подвижного состава» Правил, в части ответственности предприятия за качество выполненного технического обслуживания железнодорожного подвижного состава, его составных частей.

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.

Начальник отдела
МТУ Ространснадзора по ДФО



А.В. Колдин

исп.: Селькин Сергей Евгеньевич
тел.: 8-302(41) 40-104

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

