



МИНТРАНС РОССИИ
РОСТРАНСНАДЗОР
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА
ПО ПРИВОЛЖСКОМУ
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ
МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ПФО

ул. Удмуртская, д. 4А, г. Нижний Новгород

603952 АФТН УВВУЗЬВД

тел.: (831) 283-04-12

mtu@pfo.rostransnadzor.gov.ru

13.01.2025 № 52.04-10/2025-7

На № _____ от _____

Руководителям предприятий, имеющим
на праве собственности или ином
законном основании железнодорожные
пути необщего пользования

В целях ознакомления руководителей предприятий, имеющих на праве собственности или ином законном основании железнодорожные пути необщего пользования, с обстоятельствами и причинами транспортных происшествий, довожу до Вашего сведения информацию о допущенном транспортном происшествии:

1. Обстоятельства произошедшего:

18 декабря 2024 года в 16 часов 12 минут (мск) на станции Княжая Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» допущено столкновение хвостовой части грузового поезда № 2013 (69 вагонов, вес 6493 тонн), следовавшего с локомотивом ЗЭС5К № 855 приписки эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша Октябрьской дирекции тяги под управлением локомотивной бригады этого же депо в составе машиниста Зычкова А.Н. и помощника машиниста Садыгова Р.А., с составом прибывающего пассажирского поезда № 11 сообщением Мурманск – Санкт-Петербург (населенность – 321 пассажир и 27 работников поездной бригады), следовавшего с локомотивом ЭП1 № 188 приписки эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша Октябрьской дирекции тяги, под управлением локомотивной бригады этого же депо в составе машиниста Лейко Н.Н. и помощника машиниста Пузанова И.С., с последующим сходом трех вагонов пассажирского поезда (с 10 по 12 вагон с головы поезда) и четырнадцати вагонов грузового поезда (с 56 по 69 вагон с головы поезда).

В ходе расследования установлено, что при следовании грузового поезда № 2013 по перегону Княжая – Ковда Октябрьской железной дороги – филиала ОАО «РЖД» в 14 часов 40 минут допущена его вынужденная остановка на 1113 км 9 (профиль пути – подъем 17‰) по причине пропадания напряжения в контактной сети вследствие излома токоприемника № 1 электровоза ЗЭС5К № 855.



После остановки поезда с разрядкой тормозной магистрали на величину 1,1 кгс/см², машинист Зычков А.Н. произвел отпуск автоматических тормозов поезда путем постановки управляющего органа крана машиниста усл. № 395 в I положение, с последующим переводом во II поездное положение, а ручку крана вспомогательного тормоза в крайнее VI положение с созданием давления в тормозных цилиндрах локомотива 4,1 кгс/см².

В 14 часов 43 минуты (через 3 минуты после остановки), согласно расшифровке электронного носителя информации № 1701642, из-за неработающих компрессоров начинается снижение давления в тормозной магистрали и уравнительном резервуаре.

В 14 часов 51 минуту (через 11 минут после остановки) начинается снижение давления в тормозных цилиндрах локомотива, тормозной магистрали и уравнительном резервуаре.

Согласно данным стенограммы регламента переговоров по поездной радиосвязи в 14 часов 55 минут машиниста Зычкова А.Н. осуществляет доклад ДНЦ Макаровой Н.А. о месте остановки на 1113 км ПК 9 и изломе токоприемника на задней секции локомотива ЗЭС5К № 855.

В 15 часов 18 минут 13 секунд при давлении 1,7 кгс/см² в тормозных цилиндрах локомотива, тормозной магистрали и уравнительном резервуаре, фиксируется прекращение записи на кассете регистрации КЛУБ-У.

В 15 часов 55 минут ДНЦ Макарова Н.А. дает указание машинисту Зычкову А.В. о закреплении состава, после чего в 15 часов 56 минут ДСП железнодорожной станции Княжая дублирует машинисту Зычкову А.Н. указание ДНЦ о необходимости закрепления состава.

В 15 часов 56 минут машинист Зычков А.Н. докладывает ДСП о закреплении поезда 8 тормозными башмаками.

В 16 часов 02 минуты машинист Зычков А.Н. докладывает ДСП о закреплении состава 5 тормозными башмаками и нахождении головы поезда на 1113 км ПК 9 и в 16 часов 03 минуты уточняет, что тормозные башмаки уложены с нечетной стороны (при этом по нормативу закрепления на уклоне 17‰ с данным весом должно быть уложено не менее 36 тормозных башмаков, при наличии на локомотиве 30 тормозных башмаков, необходимо дополнительное приведение в действие 16 ручных тормозных осей, что отражено в Памятке, утвержденной начальником эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша 17 сентября 2024 г. № ОКТ ТЧЭ-5-2470).

В 16 часов 08 минут 19 секунд фиксируется перекрытие входного светофора ЧД железнодорожной станции Княжая по 1 пути.

В 16 часов 08 минут 29 секунд машинист Зычков А.Н. сообщает ДСП железнодорожной станции Княжая о том, что поезд самопроизвольно пришел в движение в сторону железнодорожной станции Княжая.

В 16 часов 09 минут пассажирский поезд № 11 перекрывает входной светофор Н железнодорожной станции Княжая.

В 16 часов 12 минут после самопроизвольного движения, на расстоянии 1826,7 метров от места остановки, на стрелочном переводе № 5



железнодорожной станции Княжая происходит столкновение хвостовой части грузового поезда № 2013 с 10-м с головы пассажирского поезда № 11 вагоном № 05114566.

2. Последствия:

В результате столкновения (по состоянию на 8 часов 30 минут 25 декабря 2024 года) за медицинской помощью обратились 60 человек, в том числе 2 работника АО «ФПК». От полученных травм впоследствии скончались 2 пассажира (Семенова Елена Владимировна 1970 г.р. и Шишов Данила Евгеньевич 1995 г.р.). На стационарном лечении находятся 14 человек, из которых один в тяжелом состоянии, десять средней тяжести, трое в удовлетворительном состоянии.

Повреждено: 3 пассажирских вагона (№ 00114439, 05114566, 00714741) и 14 грузовых вагонов (№ 58878257, 58878547, 58893496, 58777186, 58779828, 58877994, 58895301, 58791567, 58882259, 58882465, 55001432, 58794637, 53244448, 59043364) до степени исключения;

2 пассажирских вагона (№ 05114756, 00519660) – в объеме текущего отцепочного ремонта;

416 метров железнодорожного пути, 2 стрелочных перевода (№ 3 и 5), 1 опора контактной сети.

Полный перерыв движения поездов по железнодорожной станции составил 23 часа 38 минут.

Задержано: 7 пассажирских поездов на общее время 8 часов 58 минут, 6 пригородных поездов на общее время 2 часа 30 минут и 13 грузовых поездов на общее время 27 часов 43 минуты.

3. Причина нарушения безопасности движения:

Причиной транспортного происшествия явилось самопроизвольное движение грузового поезда № 2013 и его последующее столкновение с пассажирским поездом № 11, вследствие нарушения локомотивной бригадой эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша Октябрьской дирекции тяги в составе машиниста Зычкова А.Н. и помощника машиниста Садыгова Р.А. порядка закрепления состава грузового поезда № 2013 тормозными башмаками менее установленных норм при его вынужденной остановке на перегоне.

4. Обязательные требования, несоблюдение которых привело к возникновению нарушения безопасности движения:

Машинист эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша Октябрьской дирекции тяги - структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» Кандалакша Зычков А.Н. в нарушение требований:

пункта 2 статьи 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», не обеспечил безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;



пункта 66 Приложения № 2 к Правилам технической эксплуатации, утвержденных приказом Минтранса России от 23.06.2022 № 250 (далее – Правила), пункта 5.1 Регламента взаимодействия работников связанных с движением поездов с работниками локомотивных бригад при возникновении аварийных и нестандартных ситуаций на путях общего пользования инфраструктуры ОАО «РЖД», утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» от 12 декабря 2017 г. № 2580р (далее – Регламент), после вынужденной остановки на 1113 км ПК 9 перегона Княжая – Ковда не объявил немедленно установленным порядком о факте и причине остановки поезда на перегоне ДСП, ДНЦ и машинистам поездов, следующих по перегону;

пункта 66 Приложения № 2 к Правилам, пункта 14.5 Регламента, при невозможности устранения возникшей неисправности по истечении 20 минут после остановки поезда не дал указание помощнику машиниста на закрепление грузового поезда тормозными башмаками в необходимом количестве и ручными тормозами вагонов, не своевременно и не достоверно доложил ДСП и ДНЦ о закреплении поезда и количестве уложенных тормозных башмаков;

пунктов 5 и 7 Раздела I Правил, пункта 15.8 Должностной инструкции для работников локомотивных бригад эксплуатационных локомотивных депо Дирекции тяги, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 25 декабря 2017 г. № 2714р (далее – Должностной инструкции № 2714р), при выявлении неисправности на локомотиве не принял необходимых мер к ее оперативному устранению;

пункта 67 Приложения № 2 к Правилам, допустил падение давления в главном резервуаре электровоза 3ЭС5К № 855 и в тормозной магистрали поезда № 2013 ниже установленных норм.

Помощник машиниста эксплуатационного локомотивного депо Кандалакша Октябрьской дирекции тяги - структурного подразделения Дирекции тяги – филиала ОАО «РЖД» Садыгов Р.А. в нарушение требований:

пункта 2 статьи 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», не обеспечил безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

пунктов 5 и 7 Раздела I Правил, пункта 15.8 Должностной инструкции № 2714р, при выявлении неисправности на локомотиве не принял необходимых мер к ее оперативному устранению;

пункта 44 Приложения № 2 к Правилам технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденных Советом по железнодорожному транспорту государств-участников Содружества (Протокол № 60 от 6-7 мая 2014 г.), для удержания состава поезда № 2013 на месте при норме не менее 36 тормозных башмаков, наличии на локомотиве 30 тормозных башмаков и необходимости приведения в действие 16 ручных тормозных осей, уложил под вагоны только 5 тормозных башмаков.



5. Классификация нарушения безопасности движения в соответствии с Положением о расследовании:

В соответствии с пунктом 3 Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденного приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344, данное событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, классифицировать как **крушение**.

В целях обеспечения безопасности движения и исключения подобных случаев нарушения безопасности движения, рекомендую руководителям предприятий:

организовать и провести со всеми причастными работниками технические занятия, внеплановый инструктаж по обстоятельствам и причинам указанного случая.

О проделанной работе проинформировать МТУ Ространснадзора по ПФО по электронной почте: mtu_rtp@pfo.rostransnadzor.gov.ru.

Заместитель начальника Управления



К.А. Калинин

