



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

12.12.2025 № 52.01-10/961

На № _____ от _____

Руководителям организаций
(по списку)

В целях ознакомления руководителей предприятий, имеющих на праве собственности или ином законном основании железнодорожные пути необщего пользования, с обстоятельствами и причинами транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением безопасности движения на железнодорожном транспорте, довожу до Вашего сведения информацию о случае излома рельса:

1. Обстоятельства произошедшего:

18 октября 2025 г. в 11 часов 40 минут (здесь и далее время московское) после проследования I главного пути перегона Ацвеж – Котельнич I двухпутного электрифицированного участка Кировского территориального управления Горьковской железной дороги, оборудованного автоматической блокировкой, грузовым поездом № 2829, светофор сигнальной установки № 13 (857 км 1 пк) остался гореть красным сигналом. В 12 часов 06 минут при выполнении регламента проследования запрещающего сигнала проходного светофора, машинист эксплуатационного локомотивного депо Лянгасово Горьковской дирекции тяги Мочалов Д.В., управляющий грузовым поездом № 9781 (94 вагона, вес 8769 т.) электровоз серии 1.5ВЛ80С № 1003/1021 приписки эксплуатационного локомотивного депо Лоста Северной дирекции тяги, на 855 км 8 пк выявил по правой нити по ходу километров излом рельса с раскрытием 10 мм. вне стыка.

2. Последствия:

В результате допущенного нарушения безопасности движения условия жизнедеятельности людей не нарушены, вред окружающей природной среде и экологии не нанесен, погибших и пострадавших нет. Утраты груза, а также повреждений, нанесенных имуществу физических лиц, не допущено.



Согласно данным, ГИД «Урал-ВНИИЖТ» в результате допущенного нарушения безопасности движения задержаны поезда: № 2124 на 52 минуты, № 9781 на 1 час 59 минут, № 2513 на 2 часа 20 минут, № 2801 на 2 часа 18 минут, № 1257 на 2 часа 19 минут, № 2576 на 1 час 33 минуты, № 2946 на 59 минут, № 9632 на 44 минуты, № 2812 на 43 минуты, № 2134 на 45 минут, № 1268 на 1 час 08 минут, № 1050 на 1 час 12 минут, № 9781 на 29 минут, № 2124 на 41 минуту, № 13 на 6 минут, № 71 на 7 минут. Общее время задержки составило 21 час 50 минут.

Привлечение восстановительных и других средств не требовалось.

Предварительный размер материального ущерба от допущенного нарушения безопасности движения составляет 95459 руб. 13 коп.

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

Работниками Котельничской дистанции пути Горьковской дирекции инфраструктуры Центральной дирекции инфраструктуры – филиала ОАО «РЖД» нарушены требования:

- пункта 2 статьи 20 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», в части обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;
- пункта 6 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250 (далее – Правила), пункта 2.1 Технических указаний по шлифовке рельсов, утв. распоряжением ОАО «РЖД» от 22 февраля 2011 г. № 388р, в части не соблюдения периодичности шлифовки рельсов;
- пункта 41 Правил, пункта 4.2 телеграфного указания ЦДИ от 17 октября 2018 г. № ИСХ-19585, в части не составления плана работ по профилактической шлифовке преддефектных рельсов в границах Котельничской дистанции пути.

4. Причина нарушения безопасности движения:

Непосредственной причиной данного случая явился одномоментный хрупкий излом рельса по причине воздействия подвижного состава. Способствующими причинами явились: развитие дефекта в подошве рельса по коду 69.2 «Поперечная коррозионно-усталостная трещина в подошве рельса» в виде сегмента высотой 4 мм. и шириной 8 мм., не заходящей в проекцию шейки, находящейся на расстоянии 150 мм. по головке рельса от оси сварного стыка; повышенное динамическое воздействие колес подвижного состава, износ подошвы рельса от подрельсовой резины из-за наличия смятия в зоне сварных стыков по причине не соблюдения периодичности шлифовки рельсов.

Системной причиной явилось отсутствие функциональной возможности обнаружения дефекта средствами дефектоскопии по причине малых размеров дефекта и расположения вне зоны контроля.



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

В соответствии с пунктом 5 «Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», утвержденного приказом Министерства транспорта России от 18 декабря 2014 г. № 344 данный случай, классифицировать как событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта – излом рельса под железнодорожным подвижным составом.

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@pfo.rostransnazor.gov.ru.

С уважением,
Начальник Управления



А.В. Толстенов

