



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

ул. Удмуртская, д. 4А, г. Нижний Новгород,  
603952 АФН УВВУЗЬВД  
тел.: (831) 283-04-12  
mtu@pfo.rostransnadzor.gov.ru

13.05.2025 № 52.04-10/2025-292

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:**

15 марта 2025 года в 6 часов 47 минут (мск) на 7588 км пк 6 второго главного пути перегона Чалганы – Ушумун Забайкальской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», по причине падения давления в тормозной магистрали остановлен соединенный грузовой поезд № 9608/9598 (состав 142 вагона, масса 13 915 тонн, вагонов с ОГ нет) с электровозами 3ЭС5К № 983 (в голове поезда) приписки эксплуатационного локомотивного депо Иланская Красноярской дирекции тяги под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Белогорск, 3ЭС5К № 1006 (в середине поезда) приписки эксплуатационного локомотивного депо Хабаровск-2 Дальневосточной дирекции тяг, под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Белогорск. Поезд следовал со скоростью 51 км/ч в режиме «торможение», при зелёном показании блока индикации комплексного локомотивного устройства безопасности. Поезд остановлен по срабатыванию автоматических тормозов вследствие нарушения целостности тормозной магистрали.

При осмотре состава поезда помощником машиниста ведомого локомотива выявлен сход восьмой колесной пары 2 секции и всех колесных пар 3 секции электровоза 3ЭС5К № 1006, сход 28 вагонов (с 1 по 28) поезда № 9598 (ведомого) с выходом в габарит нечетного пути и последующем столкновением их с составом встречного поезда № 2873 (состав 70 вагонов, масса 1697 тонн, вагонов с ОГ нет) следовавшим по первому главному пути с



электровозом 3ЭС5К № 1214 приписки эксплуатационного локомотивного депо Абакан Красноярской дирекции тяги под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Белогорск. Поезд № 2873 остановлен экстренным торможением.

В результате столкновения допущен сход 1 и 2 колесных пар первой секции электровоза поезда № 2873.

Место схода подвижного состава в грузовом поезде № 9608/9598 7586 км пк 10.

## **2. Последствия:**

В результате схода:

- погибших и получивших тяжкий вред здоровью нет;
- условия жизнедеятельности людей не нарушены, вред окружающей природной среде и экологии не нанесен;
- нарушен габарит по первому и второму главным путям.

Повреждены:

- электровоз 3ЭС5К № 1214 в объеме капитального ремонта;
- электровоз 3ЭС5К № 1006 в объеме текущего ТР-3;
- 18 вагонов до степени исключения;
- 1 вагон в объеме деповского ремонта;
- 9 вагонов в объеме текущего отцепочного ремонта;
- 576 м второго главного пути, 167 м первого главного пути.

Допущена утрата груза «Уголь каменный (марка Т уголь битуминозный прочий)» общей массой нетто 1 382 600 кг.

Задержано: 20 пассажирских поездов на общее время 84 часа 39 минут, 5 почтово-багажных поездов на общее время 43 часа 40 минут, 10 пригородных поездов на общее время 3 часа 25 минут и 846 грузовых поездов на общее время 9050 часов 19 минут.

Перерыв движения по первому главному пути перегона Чалганы – Ушумун составил 24 часа 08 минут, по второму главному пути – 25 часов 03 минуты.

## **3. Причина нарушения безопасности движения:**

Причиной схода подвижного состава в грузовом поезде № 9608/9598 явилось поперечное отжатие головки рельса с последующим провалом внутрь колеи колеса бустерной секции ведомого электровоза 3ЭС5К № 1006 в следствии воздействия боковой силы от колес колесных пар на рельсы, возникшей в момент действия максимальной продольной силы в поезде при несоответствии техническим характеристикам 21 гидравлического гасителя колебаний.



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

Улан-Удэнским ордена Ленина локомотиворемонтным заводом – филиалом АО «Желдорреммаш» нарушены требования:

- ч. 2 статьи 20 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее – Федеральный закон № 17-ФЗ), в части необеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- п. 134 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 23 июня 2022 г. № 250 (далее – Правила), в части несоответствия прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава и его составных частей требованиям ремонтной документации, а именно несоответствие

21 гидравлического гасителя колебаний

электровоза ЗЭС5К № 1006 техническим характеристикам;

- п. 134 ПТЭ, в части несоответствия прошедшего ремонт железнодорожного подвижного состава и его составных частей требованиям ремонтной документации, а именно неисправность 3 поглощающих аппаратов автосцепных устройств электровоза ЗЭС5К № 1006. Локомотивными бригадами сдвоенного поезда № 9608/9598 нарушены требования:

- ч. 2 статьи 20 Федерального закона № 17-ФЗ, в части необеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- п. 22 раздела 1 Общие требования к организации движения поездов на железнодорожном транспорте Приложения № 2 к ПТЭ, п. 12.6.5 Инструкции по организации обращения грузовых поездов повышенной массы и длины на железнодорожных путях общего пользования ОАО «РЖД», утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 01.09.2016 № 1799/р, в части проведения проверки действия автотормозов в поезде на 7587 км без использования режима «кнопочный контроллер» системы ИСАВП-РТ;

- п. 37 раздела 1 Общие требования к организации движения поездов на железнодорожном транспорте Приложения № 2 к ПТЭ, п. 32 Приложения № 3 к Правилам технического обслуживания тормозного оборудования и управления тормозами железнодорожного подвижного состава, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту государственных участников Содружества (протокол № 60 от 06-07.05.2014), в части невыполнения синхронного торможения.



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

В соответствии с требованиями пункта 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 18.12.2014 № 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](mailto:mtu_rtp@pfo.rostransnadzor.gov.ru).

Заместитель начальника  
Управления



К.А. Калинин

