



ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА  
(РОСТРАНСНАДЗОР)  
МЕЖРЕГИОНАЛЬНОЕ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ФЕДЕРАЛЬНОЙ СЛУЖБЫ ПО  
НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА  
ПО ПРИВОЛЖСКОМУ  
ФЕДЕРАЛЬНОМУ ОКРУГУ  
(МТУ РОСТРАНСНАДЗОРА ПО ПФО)

603952, г. Нижний Новгород, ул. Удмуртская, д.4А,  
тел.: (831) 283-04-12, телетайп: АФТН УВВУЗБВД  
e-mail mtu@pfo.rostransnadzor.gov.ru

06.08.2024 № 52.04-10/2024-54

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:**

27 июня 2024 г. в 22 часа 12 минут (здесь и далее время московское) после проследования грузового поезда № 9725, светофор сигнальной установки № 1 (882 км 10 пк) перегона Котельнич 1 — Марадыковский 1 путь начал сигнализировать запрещающим показанием при свободности блок-участка от подвижного состава. В 22 часа 54 минуты машинистом грузового поезда № 9725 (электровоз ВЛ80С № 1569 приписки эксплуатационного локомотивного депо ТЧЭ-16 Красноуфимск Горьковской ж.д.) Фроловым А.В. при выполнении регламента поиска причины ложной занятости по 1 пути 880 км 9 пк 4 звено по правой нити выявлен поперечный излом рельсовой плети с раскрытием 2 мм.

**2. Последствия:**

В результате излома рельса схода подвижного состава нет, пострадавших нет, утраты груза нет. Повреждений элементов инфраструктуры нет. Задержаны грузовые поезда: № 2183 на 9 минут, № 2108 на 1 час 19 минут, № 2962 на 1 час 15 минут, № 2862 на 1 час 19 минут, № 2276 на 59 минут, № 2133 2 часа 13 минут, № 2183 54 минуты, № 2583 1 час 8 минут, № 2581 1 час 13 минут, № 9725 1 час 54 минуты. Общее время задержки составило 12 часов 14 минут.

Привлечение восстановительных и других средств не требовалось. Ущерб экологической среде не нанесен.



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

непосредственной и основной причиной излома рельса под железнодорожным подвижным составом явилось наличие поперечной усталостной трещины в подошве рельса (плоское темное пятно) шириной 10 мм и высотой 5 мм.

Способствующей причиной явилось динамическое воздействие от колес подвижного состава в виду смятия головки рельса глубиной 0,5 мм (не требующего ограничения скорости движения поездов) и коррозионной выработки на подошве рельса глубиной 0,4 мм от подрельсовой прокладки АРС-04.

Системной причиной явилось неудовлетворительное содержание бесстыкового пути в части наличия дефектных амортизационных прокладок АРС-04 в зоне сварных стыков. В нарушение требований пункта 41 раздела IV Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных приказом Минтранса России от 23.06.2022 года № 250, пункта 8.6.1 Инструкции на сборку, укладку, эксплуатацию и ремонт пути с бесподкладочным рельсовым скреплением АРС на железобетонных шпалах, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» 2986/р от 31.12.2013 в дистанции пути при производстве работ по выправке пути используются не типовые регулировочные прокладки.

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

В нарушение пунктов 12, 41 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утв. Приказом Минтранса РФ от 23 июня 2022 г. № 250, руководством дистанции пути при технической эксплуатации элементов железнодорожного пути (рельсов) не обеспечено по прочности, устойчивости и состоянию безопасное движение поездов со скоростями, установленными на данном участке. Допущен излом рельса.

В нарушение пункта 4.2 Инструкции по текущему содержанию железнодорожного пути, утвержденной распоряжением ОАО «РЖД» от 14.11.2016 № 2288р начальник Котельничской дистанции пути Пономарев В.Е. не организовал проведение в дистанции пути качественных сплошных осмотров пути, ввиду чего комиссией при натурном осмотре 1 пути перегона Котельнич 1 — Марадьковский были выявлены дефектные шпалы, наслоение регулировочных прокладок, одиночно отсутствующие монорегуляторы и изоляционные уголки

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

В соответствии с требованиями пункта 3 «Положения о порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», утвержденным приказом Министерства транспорта России от 18 декабря 2014 г.

№ 344 данное событие, связанное с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, 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.rostransnadzor.gov.ru](mailto:mtu@pfo.rostransnadzor.gov.ru).

Заместитель начальника Управления



С.Г. Абанин



Исп. Рудаков Е.В. тел. 89535508914

