

**Информационное письмо по транспортному происшествию,
допущенному 12 января 2025 г. на железнодорожной станции
Ангаракан Восточно-Сибирской железной дороги – филиала
ОАО «РЖД»**

1. Обстоятельства произошедшего:

12 января 2025 года в 18 часов 23 минуты (московского времени) на 1342 км пк 4 II-го пути станции Ангаракан Северобайкальского территориального управления Восточно-Сибирской железной дороги – филиала ОАО «РЖД», при скорости 68 км/ч из-за падения давления в тормозной магистрали допущена остановка грузового поезда № 2393 (68 порожних полувагонов, вес 1674 тонны, 272 оси) с электровозом ВЛ85 № 2195 приписки эксплуатационного локомотивного депо Нижнеудинск Восточно-Сибирской дирекции тяги под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Таксимо Восточно-Сибирской дирекции тяги в составе машиниста электровоза Шабаяева В.А. и помощника машиниста электровоза Манзурова Д.А. Поезд остановлен с применением экстренного торможения, тормозной путь составил 886 метров.

При осмотре состава поезда локомотивной бригадой выявлен сход 22-х порожних полувагонов: с 10-го по 30-й и 42-го вагона с головы состава поезда (19 вагонов на боку, 2 вагона в сходе 1-ой тележкой, 1 вагон в сходе 2-мя тележками), нарушен габарит по соседнему пути.

Сход допущен на 1345 км пк 2 (126 метр) в межстрелочном участке II-го главного пути 11 – 15. В сошедшем состоянии 10-й с головы состава поезда грузовой вагон № 64397557 проследовал 1634 метра.

2. Последствия:

В результате допущенного схода повреждено: 20 грузовых вагонов до степени исключения из инвентаря, 3 грузовых вагона в объеме текущего отцепочного ремонта, 50 метров контактного провода, 50 метров несущего троса, 70 метров фидерной трассы, 120 метров провода воздушной линии 0,4 кВ, 1 железобетонная фидерная опора, 1 консоль, 7 изоляторов, 1 обратный фиксатор, железобетонные мачты, трансформаторные ящики, 2-х значные светофорные головки маневровых светофоров М2 и М4, стрелочная гарнитура, стрелочный электропривод, кабельная муфта электропривода стрелочного перевода № 2, путевая коробка изоляционного участка рельсовой цепи 4СП, дроссель трансформатор рельсовых цепей 2СП и ЧАП, 114 погонных метров II главного пути, правый рамный рельс с острием с контррельс стрелочного перевода № 15, контррельс стрелочного перевода № 12, межостряковые тяги, правый рамный рельс с острием с контррельс стрелочного перевода № 8, стрелочный перевод № 2, 48 погонных метров 9-го пути, резинокордовый настил железнодорожного переезда на 1343 км пк 6, пролетные строения мостов на 1343 км пк 4.

Допущена задержка 11 поездов на 74 часа 22 минуты, из них 4 пассажирских поезда на 43 часа 24 минуты, 7 грузовых поездов на 30 часов 58 минут. Полный перерыв движения составил 31 час 12 минут.

Время на ликвидацию последствий составило 14 часов 7 минут.

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

АО «НПК Уралвагонзавод» при изготовлении грузового вагона № 64397557 (4-осный полувагон, модель 12-196-02, построен 3 октября 2019 г. АО «НПК» Уралвагонзавод», условное клеймо 5, пробег 418446 км) допущены следующие нарушения:

п. 4 ст. 4 Технического регламента таможенного союза «О безопасности железнодорожного подвижного состава» ТР ТС 001/2011, утвержденного Решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 года № 710 (далее - ТР ТС 001/2011), не обеспечено исправное техническое состояние грузового вагона по прочности, устойчивости и техническому состоянию, при котором обеспечивается безопасное движение поездов;

п. 4 ст. 4 ТР ТС 001/2011, не обеспечено соответствие изготовленной колесной пары № 0005-280570-19 требованиям пункта 4.3.2 Технических условий «Колесные пары железнодорожных вагонов» ГОСТ 4835-2013 по разнице расстояний между внутренними гранями не более 1,5 мм, при фактической разнице 3,5 мм. Разница расстояний между внутренними гранями явилось следствием неправильной расточки отверстия ступицы цельнокатаного колеса № 19-Т-926827-8-395020, что подтверждается отклонением оси вращения отверстия от перпендикулярности торцевой поверхности обода и разницей толщин стенок ступицы в сечении с наибольшим биением. Отклонение оси вращения отверстия от перпендикулярности торцевой поверхности обода привело к биению колеса в осевом направлении до 3 мм, повышенным колебаниям при движении тележки и интенсивному износу колпака скользунa;

п. 4 ст. 4 ТР ТС 001/2011, п. 2.6 таблицы А.1 Приложения А Руководства по эксплуатации «Тележка двуосная. Модель 18-194-1» 194.00.000-1 РЭ, утвержденного главным инженером ФГУП «ПО «ВЗ» В.А. Андроновым 04.12.2006 года, у надрессорной балки № 0005-280570-19 диаметр подпятника под чашу составляет 369 мм (вдоль оси вагона) и 368,4 мм (поперек оси вагона), при предельном значении не более 368 мм;

п. 4 ст. 4 ТР ТС 001/2011, рис. 4 п. 4.2 Инструкции по монтажу, регулированию и эксплуатации изделия «Безазорный скользун с рабочим ходом 15 мм» ВМ 003.000 ИМ, утвержденной генеральным директором ООО «Вагонмаш» А.П. Андреевым 20.02.2007 года, опорная пластина боковой опоры кузова с левой стороны 2-й по ходу движения тележки установлена на расстоянии 757 мм от оси вагона при норме 762 ± 3 мм.

АО «НПК Уралвагонзавод» оформлен документ о приемке колесной пары № 0005-280570-19, фактические параметры которой не соответствуют конструкторской документации и значениям, указанным в паспорте. Так, при

фактическом размере расстояния между внутренними гранями от 1437,5 мм до 1441 мм, в паспорте указан размер 1439,8 мм.

4. Причина нарушения безопасности движения:

Причиной транспортного происшествия явилось перекатывание левого колеса 2-й колесной пары 1-ой по ходу движения тележки грузового вагона № 64397557 на головку рельса вследствие обезгруживания левой стороны тележки из-за возникновения не погашенных извилистых движений 1-й тележки (обусловленных наличием 1-й колесной пары с осевым биением колеса, изношенным подпятниковым местом под чашу, изношенным на грани предельных значений колпаком скользуна ВМ 003.000), что привело к последующим повышенным поперечным перемещениям тележки и перевалке кузова вагона.

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 декабря 2014 г. № 344, данное транспортное происшествие, классифицировать как **крушение**.