



**Анатолий  
ЖЕЛЕЗНЯКОВ,**  
заместитель  
начальника  
Уральского УГЖД  
(Екатеринбург)

**П**ри осмотре состава поезда помощником машиниста выявлен сход 19 вагонов начиная с 26-го по 44-й с головы поезда (с 26-го по 28-й вагоны легли на бок, 29-й и 30-й вагоны – под углом 45 градусов, с 31-го по 37-й вагоны – на бок, 38-й вагон находится в габарите 2-го главного пути, с 39-го по 42-й вагон – на бок, 43-й вагон в сходе всеми колесными парами, 44-й вагон в сходе 1-й тележкой).

Нарушен габарит по соседнему, второму главному пути, отсутствует напряжение в контактной сети первого пути.

## Новогодняя трагедия

1 января 2019 года в 2 часа 33 минуты московского времени на 63-м км пк 4 первого главного пути перегона Храмцовская – Марамзино двухпутного электрифицированного участка Каменск-Уральский – Арамиль по причине падения давления в тормозной магистрали при скорости 53 км/ч остановлен грузовой поезд № 1683 с электровозом 2ЭС6 № 511 приписки эксплуатационного локомотивного депо Омск Западно-Сибирской дирекции тяги под управлением локомотивной бригады эксплуатационного локомотивного депо Каменск-Уральский Свердловской дирекции тяги.

В результате схода пострадавших нет, разрушен 121 метр первого главного пути перегона Храмцовская – Марамзино, повреждено 2 опоры контактной сети, 320 метров контактной подвески, а также 19 вагонов – 5 вагонов в объеме деповского ремонта, 4 вагона

в объеме капитального ремонта и 10 вагонов повреждены до степени исключения из инвентаря. Электровоз 2ЭС6 № 511 поврежден в объеме текущего ремонта.

Полный перерыв движения по двум путям составил 5 часов 41 минут, по первому главному пути –



18 часов 11 минут. Задержано 38 поездов на 126,4 часа, в том числе 2 пассажирских на 1,0 час, 9 пригородных на 6,4 часа, 27 грузовых – на 119 часов.

Для выяснения обстоятельств и причин этого ЧП в Уральском управлении государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта была создана комиссия по расследованию.

После изучения представленных документов и материалов, а также после осмотра места транспортного происшествия установлено, что владелец инфраструктуры – ОАО «РЖД» в нарушение требований, установленных ч. 3 ст. 1, ч. 1 ст. 2, ч. 1 ст. 15 Федерального закона от 10.01.2003 № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» не обеспечил основные принципы функционирования железнодорожного транспорта в части содержания железнодорожных путей общего пользования и расположенных на них сооружений и устройств в техническом состоянии, отвечающем требованиям соответствующих нормативных правовых актов, правилам и техническим нормам и тем самым не обеспечил защищенность процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава; не исключил недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда имуществу физических и юридических лиц.

Непосредственной причиной схода подвижного состава в грузовом поезде № 1683 явился излом рельса, примыкающего к правому по ходу движения поезда изолирующему стыку у сигнала ЧД на 63-м км пк 4 первого главного пути перегона Марамзино – Храпцовская.

Основной причиной излома рельса явилось скоротечное развитие трещин в различных направлениях без видимых дефектов из-за неудовлетворительного текущего содержания пути в части длительной эксплуатации изолирующего стыка с просадками, вертикальной



ступенькой, дефектными элементами скреплений.

Способствующей причиной явилось отсутствие в структурных подразделениях хозяйства пути Свердловской дирекции инфраструктуры системы изучения и анализа причин появления неисправностей для назначения и выполнения необходимых работ по поддержанию в постоянной исправности объектов инфраструктуры.

По результатам служебного расследования комиссией Уральского управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфе-

ре транспорта принято решение классифицировать данный случай 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 года № 344 как транспортное происшествие – крушение, в результате которого железнодорожный подвижной состав поврежден до степени исключения из инвентаря.