

Техническое заключение
по случаю крушения, допущенного с грузовым поездом № 2035 на
станции Белая Калитва Ростовского региона Северо-Кавказской
железнодорожной в сутки 09 мая 2013 года

Ст. Белая Калитва

10.05.2013 г.

09 мая 2013 года в 01 час 40 минут при приеме на 1-й главный путь станции Белая Калитва Ростовского региона грузового поезда № 2035 с локомотивом в голове 3ТЭ116 № 1594/1179 приписки ТЧЭ Максим Горький Приволжской ж.д. (оборудован АЛСН, УКБМ, РПЛ-2М, радиостанцией РВ-1.1М) под управлением локомотивной бригады приписки этого же депо в составе машиниста Дойчева С.С. (1983 г.р., в должности с 27.06.2007, 3-й класс квалификации, 2 группа профотбора), помощника машиниста Рябова В.В. (1988 г.р., в должности с 22.08.2008, имеет право управления тепловозом, 1 группа профотбора) и машиниста Гафинец А.В. (1979 г.р., в должности с 30.10.2009, 3-й класс квалификации, 2 группа профотбора), следующего в данной поездке на прицепной не проходной секции «А» тепловоза 2ТЭ116 № 1594, допущен сход с рельсов локомотива и 51 вагона, с последующим возгоранием 7 и детонацией 1 цистерны с газом (пропан). Секция «Б» тепловоза № 1594 на боку, в сходе всеми колесными парами. Секция «Б» тепловоза 2ТЭ116 № 1179 в сходе всеми колесными парами, на боку, из-за возникновения пожара выгорела полностью. Секция «А» тепловоза 2ТЭ116 № 1594 в сходе всеми колесными парами, наклонена под углом 60 градусов к пути. 1-й и 2-й после локомотива полувагоны № 53488185 и № 56029846 в сходе всеми колесными парами, лежат на боку. Следующие 46 вагонов (№№ 57872129, 57761231, 52600954, 53858668, 74984808, 73019861, 73019911, 74984774, 53858700, 53858684, 57678492, 52001096, 74984766, 57269698, 57270431, 55950315, 73965402, 67754275, 51516144, 52063435, 52508140, 52599511, 59916809, 59424770, 54443213, 52677168, 58563990, 95701330, 58562620, 52394269, 52656873, 52105228, 52109832, 52111366, 52673555, 52664935, 52113701, 95063749, 95674115, 95866638, 95076766, 95804043, 95076485, 52388485, 54439070, 54461652) в сходе всеми колесными парами и нагромождены друг на друга. Вагоны №№ 54356829, 59428425, 59424291 в сходе всеми колесными парами. В результате схода повреждены до степени исключения из инвентарного парка 3 секции локомотива, 45 вагонов, 3 вагона повреждены в объеме капитального ремонта, 3 вагона - в объеме деповского ремонта.

Род груза: первые два вагона - сталь, 3-й и 4-й вагон пропан, 5-й вагон фанера, с 6-го по 17-ый масло растительное, 18-й и 19-й бензин моторный (аварийная карточка № 305), 21-ый мазут (аварийная карточка № 309), 22-ой метеленхлорид (аварийная карточка № 605), 23-ий и 24-ый натрия гидроксид твердый (аварийная карточка № 808) далее по составу вагоны с опасным грузом отсутствуют (фанера, лес, черный металл).

В результате схода повреждено и не подлежит восстановлению 6 светофоров, 7 стрелочных электроприводов, 4 стрелочные коробки, 9

трансформаторных ящиков рельсовых цепей, 7 кабелей СЦБ (длиной 1700 метров), фидер 0,4 кВ протяженностью 0,7 км, 3 железобетонные опоры С-1, 2 деревянные опоры на железобетонных приставках, провод СИП 4x50 протяженностью 0,8 км, кабель КГ 4x25 протяженностью 0,4 км, 7 стрелочных переводов, 1 сбрасывающий остряк, 1 сбрасывающая стрелка, 180 м пути и 3 рельсосмазывателя СПР-02.

Для определения причин схода локомотивов и вагонов произведена комиссионная проверка технического состояния пути на подходах к месту и в месте схода, проанализированы режим ведения поезда и управления тормозами.

В ходе расследования установлено, что локомотивная бригада в составе машиниста Дойчева С.С., помощника машиниста Рябова В.В. и машиниста Гафинец А.В. была вызвана на работу 08.05.2013 явкой в 16 часов 10 минут. Домашний отдых перед поездкой у машиниста Дойчева С.С. и помощника машиниста Рябова В.В. составил 17 часов, у машиниста Гафинец А.В. – 30 часов. У машиниста Дойчева С.С. переработка с начала текущего года составляет 7 часов, у помощника машиниста Рябова В.В. – 1 час, у машиниста Гафинец А.В. – 18 часов.

Поезд № 2035 весом 5963 тонны (276 осей, 69 груженых вагонов) назначением на станцию Батайск С-Кжд. был сформирован на станции им. Максима Горького 08.05.2013 года в 15 часов 24 минуты, с 15 часов 29 минут до 16 часов 19 минут поезду проводилось техническое обслуживание. Время обработки поезда составило 50 минут, при норме, согласно технологического процесса ПТО М.Горький, 50 минут (5,01 минуты на вагон). Техническое обслуживание поезда производилось в смене старшего осмотрщика вагонов Кудрявцева Д.С. Проверка действия автотормозов производилась от установки УЗОТР-РМ с 15 часов 44 минут до 16 часов 26 минут. Потребное нажатие поезда 1968 тс, фактическое нажатие составило 1932 тс. Выход штока 60 мм, давление в хвосте 4,9 кгс/см², отпуск с отходом колодок 42 секунды, композиционные колодки 100%. Плотность от локомотива во втором положении 60 секунд, в четвертом положении 63 секунды.

Тепловоз зашел под состав в 17 часов 45 минут, справка о тормозах ф. ВУ-45 выдана машинисту локомотива в 18 часов 15 минут. Со станции им. Максима Горького Приволжской ж.д. поезд был отправлен в 18 часов 37 минут с превышением норматива на 27 минут. На участке от станции им. Максима Горького до станции Белая Калитва поезд № 2035 имел 2 неграфиковых остановки на станции Ложки для скрещения с грузовым поездом и на 155 км перегона Вознесенская – Морозовская при зеленом огне локомотивного светофора.

Путь между входным сигналом «Н» и стрелочным переводом нечетной горловины на 51 км звеньева, 1991 года укладки, шпалы железобетонные с эпюрой 2000 штук на 1 км, скрепление КБ, балласт щебеночный, радиус кривой 526 м. Пропущенный тоннаж 650 млн. тонн брутто. Установленная скорость движения поездов 40 км/час.

При последней проверке 07.05.2013 года вагоном-путеизмерителем ПС-091 путь на 51 км оценен удовлетворительно (150 баллов), выявлено 37 неисправностей II-ой степени (по сужению – 4, уширению – 15, перекосам – 9, просадкам – 5, рихтовкам – 4). Неисправностей III и IV степени выявлено не было.

В ходе комиссионной проверки 09.05.2013 года неисправностей, требующих закрытия движения и ограничения скорости не выявлено, техническое состояние пути соответствует установленной скорости движения 40 км/час.

По причине разрушения инфраструктуры и нагромождения сошедших вагонов точное место схода определить не представляется возможным.

Провести полную расшифровку скоростемерной ленты поезда № 2035 из-за порывов, воздействия воды (при тушении возникшего на месте схода пожара) и загрязнений не представляется возможным. При этом было установлено, что на 59 км перегоне Грачи – Белая Калитва на скоростемерной ленте зарегистрировано снижение скорости с 50 км/час до 20 км/час с последующим возрастанием скорости до 68 - 70 км/час на 55 км. После чего регистрация писца скорости отсутствует до момента регистрации резкого (вертикального) падения писца скорости с 90 км/час до 0 км/час, что предположительно свидетельствует об обрыве привода скоростемера. Также на линии падения писца скорости зарегистрирован порыв ленты от нулевой линии до линии скорости 20 км/час.

Расшифровка регламента переговоров между машинистом Дойчевым С.С. и помощником машиниста Рябовым В.В. при ведении поезда не возможна, т.к. локомотивный регистратор переговоров (РПЛ-2МА), установленный на локомотиве, не производил записи с февраля 2012 года. В нарушение пункта 7 Инструкции по эксплуатации регистратора переговоров локомотивного (РПЛ-2М) проверки работоспособности регистратора при проведении ТО-2 и ТО-3 тепловозу 3ТЭ116 № 1594/1179 в ремонтных локомотивных депо не проводились.

Согласно анализа данных системы АСКПС при проследовании поездом № 2035 нечетного средства автоматического контроля технического состояния подвижного состава на ходу поезда (далее КТСМ), расположенного на 54 км ПК1 перегона Грачи – Белая Калитва скорость движения поезда в динамике зафиксирована с 81 км/час до 92 км/час, при установленной для грузовых поездов на данном участке приказом начальника Северо-Кавказской железной дороги от 14.07.2011 № 142/Н «О максимально допустимых скоростях движения поездов» не более 70 км/час. Кроме того, проведенными расчетами установлено, что голова поезда № 2035 проследовала 212 метров участка НАП, расположенного между входным светофором литер «Н» станции Белая Калитва и маневровым светофором М-1, со скоростью 95,4 км/час, превышающей установленную скорость следования по станции Белая Калитва на 55,4 км/час.

Комиссия пришла к выводу, что причиной схода грузового поезда по станции Белая Калитва Ростовского региона Северо-Кавказской железной

дороги явилось нарушение локомотивной бригадой в составе машиниста Дойчева С.С., помощника машиниста Рябова В.В. и машиниста Гафинец А.В. требований пункта 100 приложения № 6 к Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденных Приказом Минтранса России от 21.12.2010 № 286, приказа начальника Северо-Кавказской железной дороги от 14.07.2011 № 142/Н «О максимально допустимых скоростях движения поездов», в части превышения установленной скорости следования и отвлечения от управления локомотивом.

В соответствии с требованиями пункта 3 приказа Минтранса России от 25.12.2006 № 163 с учётом изменений и дополнений, внесенных приказом Минтранса России от 05.11.2008 № 180, данное транспортное происшествие классифицировать как крушение и отнести по виновности за локомотивным эксплуатационным депо Максим Горький – структурным подразделением Приволжской дирекции тяги – структурным подразделением Центральной дирекции тяги - филиала ОАО «РЖД».

Главный инженер Департамента
безопасности движения

А.Ю. Кошкин

Заместитель начальника
Центральной дирекции тяги

Е.С. Маралов

Начальник управления вагонного хозяйства
Центральной дирекции инфраструктуры

С.Е. Гончаров

Первый заместитель начальника
Приволжской железной дороги

А.П. Заставной

Заместитель начальника Северо-Кавказской
железной дороги - Главный ревизор по
безопасности движения поездов

Е.В. Лапин

Заместитель главного ревизора
Приволжской железной дороги

А.Н. Харченко

Начальник Дирекции тяги
Приволжской железной дороги

Д.А. Кошельков