

Указание МПС РФ от 01.01.2001 № С-949у=

23.03.2000 на ст. Долбилино Юго-Восточной ж. д. допущен сход с рельсов электровоза ЧС-7 № 000 в пассажирском поезде №18 сообщением Евпатория – Москва из-за наезда на рельс длиной 12,4 м. лежащий внутри колеи II главного пути на пешеходном настиле.

Указание МПС РФ от 01.01.2001 № С-960у=

24.03.2000 произошел сход электровоза одной тележкой в пассажирском п.64 на Московкой ж. д. из-за наезда на рельс покилометрового запаса, находящийся в негабарите

Телеграмма МПС РФ от 12.04.00 № 000=

Октябрьская ж. д.

04.04.2000 в 18-50 на ст. Моосква-пасс. Октябрьской ж. д. допущен сход двух вагонов в пассажирском поезде, выставляемом на отстой в 4-м парке, в переводной кривой стрелочного перевода нр 240 типа Р-50из-за наличия кустовой гнилости брусьев.

Телеграмма МПС РФ от 01.01.2001 № С-3881 =

Указание МПС РФ от 01.01.2001 № М-1181у=

Северная ж. д.

[5 апреля](#) текущего года в 7 час. 06 мин. на 1870 км перегона Сыня-Вылью Воркутинского отделения Северной ж. д. допущен сход с рельсов 15 вагонов груженых углем. в составе поезда нр 1651 весом 4536 тн при скорости 60 км/час. причиной схода явился излом под поездом двух четырехдырных накладок в

стыке внутренней нити кривой радиусом 595 м с последующим выколом головки приемного конца рельса внутренней нити кривой на длине 130 мм. расследованием установлено, что путь на месте схода эксплуатировался с 1984 г. рельсы типа р-65 сырье пропущенный тоннаж 492 млн. тн брутто. в торце рельса внутренней нити кривой от ударов колес имелись забои. в сечении излома одной из накладок была обнаружена старая усталостная трещина с темным пятном размером 22 на 18 мм. рельсовые стыки в кривой имели забег до 70 см. ослабленные болты.

на Интинской дистанции осмотр пути и рельсового хозяйства был организован неудовлетворительно. Зам. ПЧ Клипачев при проведении осмотра пути на указанном участке в феврале не выявил грубых неисправностей в содержании стыка. осмотр проводил без вскрытия стыков от снега. Начальник участка Капутьцевич, назначенный приказом начальника дистанции для проведения осмотра в марте, осмотр пути не проводил, работал со снегоуборочной машиной и мотовозом. начальник дистанции пути соколов контроль за ходом осмотра и выполнением своих приказов на осуществлял. В целях своевременного выявления и устранения неисправностей в период выхода пути из зимы

МПС ОБЯЗЫВАЕТ:

1. Всех Н, НЗ по пути, НОД, ПЧ:

1.1. До конца апреля т. г. организовать натурный осмотр пути со вскрытием и тщательным осмотром накладок, смазкой и закреплением стыковых болтов. на участках, не освободившихся от снега с очисткой стыков. при осмотре особое внимание уделить состоянию стыковых зазоров, переходных накладок.

1.2. Организовать в плановом порядке работы по замене четырехдырных накладок на шестидырные в кривых участках пути.

1.3. Обеспечить соблюдение периодичности и контроля рельсов, графиков работы дефектоскопных тележек, мотрис, вагонов-дефектоскопов и путеизмерителей, усиление контроля за состоянием пути и рельсового хозяйства.

2. Всех ПЧ:

2.1. В 3-х суточный срок провести внеочередной инструктаж ПДС, ПД, ПДБ, монтеров пути путевых обходчиков. О порядке осмотра стыковых зон рельсов и накладок ознакомить их под роспись с обстоятельствами и причиной схода вагонов в грузовом поезде на Северной ж. д. Обеспечить проведение ежедневных осмотров пути опытными монтерами и бригадирами пути с регистрацией результатов осмотра в специальных журналах и передачей дежурному дистанции пути.

2.2. Проанализировать состояние измеренных стыковых зазоров звеньевого пути, где нет соответствия накопления зазоров фактическим, организовать выполнение работ по их разгонке и регулировке, при необходимости выполнить работы по замене рельсов укороченными.

3. Контроль за выполнением возложить на зам. ЦП =

зам. Министра Семенов

Телеграмма МПС РФ от 01.01.2001 № К-3886

Указание МПС РФ от 01.01.2001 № К-1165у=

Западно-Сибирская ж. д.

[6 апреля](#) 2000 г на участке Каргат-Убинская Новосибирского отделения Зап.-Сиб. ж. д. в поезде нр 2115 у вагона нр допущен излом средней части оси колесной пары нр 320570 (изготовлена ЛЛМЗ 1988 год) по старой усталостной трещине развивавшейся от вмятины глубиной более 2 мм вагон проходил деповский ремонт ВЧД -Вост. [4 августа](#) 1999 года где под него после производства полного освидетельствования была подкачена данная колесная пара [25 февраля](#) вагон был отцеплен на ст. Латыши Зап.-Сиб. ж. д. по причине наличия выщербин на поверхности катания и направлен на ст Кемерово для замены колесной пары однако [14 марта](#) без производства ремонта вагон был отправлен на ст Междуреченск и 5 апреля после загрузки углем отправлен в рейс тем самым грубейшие нарушения своих должностных обязанностей работниками вагонного хозяйства Зап.-Сиб. ж. д. допустивших разбраковку неисправного вагона не выявивших затем выщербины на колесе и трещину в оси при технической обслуживании вагона на ст Кемерово, Междуреченск, Инская в конечном итоге привели к излому оси колесной пары

МПС ПРИКАЗЫВАЕТ:

1. Н Зап.-Сиб. ж. д., Ю.-Вост. ж. д. совместно расследовать случай излома оси колесной пары допущенный [6 апреля 2000](#) года виновных привлечь к ответственности командировать МПС для разбора данного случая прибытием [18 апреля](#) с. г. НЗТ, ВЧД Казина, ВЧД Кемерово

2. Н Зап.-Сиб. ж. д. после совместного расследования с Ю.-Вост. ж. д. направить изломавшиеся части оси для проведения металлографического исследования во ВНИИЖТ

3. ВНИИЖТ дать заключение о причине и сроках возникновения трещины принять участие в разборе в МПС
4. ЛЛМЗ принять участие в расследовании излома средней части оси колесной пары на Зап.-Сиб. ж. д. представить в МПС все материалы по ее изготовлению
5. Всем Н, НОД организовать проверки знаний причастными работниками телеграммы нр н-10634 отг о правилах браковки осей при наличии механических повреждений и внесения их в технологические процессы=

Заместитель Министра Кондратенко-

Телеграмма МПС РФ от 01.01.2001 № Г-5450

Свердловская ж. д.

15 мая с. г. на Свердловском отделении Свердловской ж. д. при следовании поезда нр 2313 со скоростью 61 км/час кривой радиусом 649 метров перегона Билембай – Бойцы допущен сход 21 вагона. В результате повреждено 250 метров пути две опоры контактной сети, два стрелочных перевода. подлежат исключению из инвентаря 18 вагонов. причиной схода явилось перекатывание колесной пары через упорную нить вследствие отклонений по ширине колеи 6 мм на протяжении 1 метра пути и неправильного вписывания тележки из-за одностороннего износа пятника вагона

МПС приказывает:

1. Н, НОД железных дорог:

1.1. Обстоятельства и причины допущенного крушения поезда нр 2313 на свердловской железной дороге довести до всех работников железных дорог, связанных с движением поездов.

1.2. В декадный срок специально рассмотреть прикрытие станций искусственных сооружений приборами контроля схода подвижного состава волочения деталей.

1.3. Результаты проводимого весеннего осмотра пути в соответствии с указанием МПС нр С-2782 от 01.01.01 года рассмотреть лично с выездом в коллективы дистанции пути. Принять безотлагательные меры по своевременному устранению всех вскрытых отступлений.

1.4. Проанализировать ход проведения работ по приведению расчетного возвышения в кривых в соответствие с установленными скоростями движения.

1.5. Организовать усиленный контроль на пто и ппв за состоянием узла пятник-

подпятник грузовых вагонов, обеспечив своевременную выбраковку надрессорных балок, имеющих сверхнормативный износ подпятников.

Исполнение доложить до 15 июня 2000 года.

Заместитель Министра Герасимов

Телеграмма МПС РФ от 01.01.01 г. № Г-5504 =

Свердловская ж. д.

16.05.2000 г. в 7 ч. 23 мин. на станции Свердловск-сортировочный Свердловской ж. д. при приеме поезда 2127 в нечетный парк отправления на стрелочном переводе при скорости 15 км/час допущен сход 8 вагонов. Причиной схода явился остроконечный накат гребня 1-й колесной пары 43374 вагона нр . Данный вагон проходил деповской ремонт 20.10.99 г. в ВЧД Белогорск забайкальской железной дороги, там же и производилось полное освидетельствование колесной пары. Последнее техническое обслуживание поезду проводилось на ПТО станции Войновка Тюменского отделения, где работниками при обслуживании поезда в нарушении инструкции ЦВ-ЦЛ-408 осмотрщику вагонов не выявлен остроконечный накат данной колесной пары и вагоне не был отцеплен в текущий ремонт. Несмотря на неоднократные требования МПС РФ по качественному осмотру и ремонту колесных пар со стороны руководителей вагонного хозяйства ряда дорог эффективных мер не принято.

МПС приказывает:

1. Н Свердловской ж. д. Колесникову:

1.1. Случай схода вагонов на станции Свердловск-сорт. расследовать, виновных привлечь к ответственности.

1.2. В срок до 5.06.2000 г. рассмотреть положение в работе ПТО железной дороги и выполнению приказа МПС 28Ц-98 г. принять меры по устранению недостатков.

2. Всем Н, НОД:

2.1. Обеспечить проведение мер по безусловному выполнению требований ПТЭ (пункт 10.3) и инструкции осмотрщику вагонов ЦВ-ЦЛ-408 (пункт 3.2.1) исключая постановку к следованию в поездах вагонов, имеющих на колесах остроконечный накат гребня.

2.2. В срок до 17.06.2000 г. работниками службы вагонного хозяйства и ревизорского аппарата провести проверки работы ПТО, обратив особое внимание на выполнение технологии обслуживания вагонов в парках прибытия и отправления поездов (укомплектованность штата, знания **должностной инструкции** осмотрщиков вагонов, соблюдение норм технического обслуживания и наличие запасных частей).

2.3. В срок до 10.06.2000 г. провести технические занятия с работниками ПТО по изучению ПТЭ и инструкции ЦВ-ЦЛ 408 с личным участием руководителей вагонных депо и отделов вагонного хозяйства.

3. С обстоятельствами схода вагонов в поезде нр 2127 на ст. Свердловск-сортировочный Свердловской ж. д. ознакомить всех причастных работников под роспись.

4. ЦВ организовать в мае текущего года комплексную проверку работы вагонного хозяйства свердловской ж. д. результаты рассмотреть в МПС =

зам. Министра Герасимов

ТЕЛЕГРАММА МПС РФ ОТ 11 ИЮЛЯ 2000 Г. № Г-7600=

10.07.2000 ГОДА В 2 ЧАСА 40 МИНУТ НА ПЕРЕГОНЕ БАЛАЙ-КАМАРГАЧА **КРАСНОЯРСКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ** В ПОЕЗДЕ НР 3001 ИЗ-ЗА СДВИГА КОЛЕСА ПРОИЗОШЕЛ СХОД ВАГОНА НР. . ВАГОН ПРОХОДИЛ ДЕПОВСКОЙ РЕМОНТ В ВАГОННОМ ДЕПО УССУРИЙСК-ГРУЗ ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ 30.06.2000 ГОДА ГДЕ ПОД НЕГО БЫЛА ПОДКАЧЕНА КОЛЕСНАЯ ПАРА НР 27488, СФОРМИРОВАННАЯ В ИЮНЕ 2000 ГОДА УСУРИЙСКИМ ДОКОМОТИВОРЕМОНТНЫМ ЗАВОДОМ.

МИНИСТЕРСТВО ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ РФ ПРИКАЗЫВАЕТ:

1. ДИРЕКЦИИ "ЖЕЛДОРРЕММАШ", ЛРЗ УССУРИЙСК НЕМЕДЛЕННО ПРЕКРАТИТЬ ФОРМИРОВАНИЕ ВАГОННЫХ КОЛЕСНЫХ ПАР, СООБЩИТЬ ЦВ

НОМЕРА КОЛЕСНЫХ ПАР СФОРМИРОВАННЫХ В ИЮНЕ С. Г., АДРЕСА ИХ ОТГРУЗКИ.

2. Н, РБ ДВОСТ, ДИРЕКЦИИ "ЖЕЛДОРРЕММАШ" В НЕДЕЛЬНЫЙ СРОК ПРОВЕСТИ ПРОВЕРКУ СОБЛЮДЕНИЯ ТЕХНОЛОГИИ РЕМОНТА И ФОРМИРОВАНИЯ КОЛЕСНЫХ ПАР НА ЛРЗ УССУРИЙСК.

3. ВСЕМ Н, РБ В ДВУХНЕДЕЛЬНЫЙ СРОК ПРОВЕСТИ АНАЛОГИЧНЫЕ ПРОВЕРКИ ВСЕХ ПРЕДПРИЯТИЙ, РАСПОЛОЖЕННЫХ НА ТЕРРИТОРИИ ДОРОГИ. ПРИ ПОДАЧЕ ВАГОНОВ ПОД ПОГРУЗКУ ОБРАЩАТЬ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ НА МЕСТА СОПРЯЖЕНИЯ КОЛЕСА И ОСИ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ С КЛЕЙМОМ ФОРМИРОВАНИЯ Ч2. ПРИ ОБНАРУЖЕНИИ ПРИЗНАКОВ ОСЛАБЛЕНИЯ СОЕДИНЕНИЯ КОЛЕСА С ОСЬЮ, КОЛЕСНУЮ ПАРУ ИЗЫМАТЬ ИЗ ЭКСПЛУАТАЦИИ СООБЩАТЬ ЦВ И НА ПРЕДПРИЯТИЕ, ПРОИЗВОДИВШЕЕ ФОРМИРОВАНИЕ.

4. Н КРАС ОРГАНИЗОВАТЬ С ПРИВЛЕЧЕНИЕМ НАУЧНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ ПРОВЕДЕНИЕ ИССЛЕДОВАНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЕ КОНКРЕТНОЙ ПРИЧИНЫ СДВИГА КОЛЕСА=

ЗАМЕСТИТЕЛЬ МИНИСТРА ГЕРАСИМОВ=