

Свердловская ж. д.

30 января 2000 г. на 1681 км пк7 перегона Пастушней – Сарга при движении гр. п.2334 со скоростью 60 км/час произошел сход с рельсов вагона № из-за откола наружной грани обода колеса перкой к. п. Расследованием установлено, п.2334 с сошедшей к. п. проследовал 6,7 км, в том числе по охр. переезду, и на вых. стр. ст. Сарга произошел сход второй тележки этого вагона с последующим сходом еще 13 вагонов.

По заключению ВНИИЖТ причиной откола обода колеса явилось наличие в ободке недоступного по ГОСТ п.1.5. металлургического дефекта “остатков усадочной раковины“, который не был выявлен заводом-изготовителем при неразрушающем контроле. Металлургический дефект привел к образованию усталостной трещины на глубине 24-26 мм от поверхности катания, вызвавшей хрупкий (внезапный) откол обода.

МПС РФ ПРИКАЗЫВАЕТ:

Всем Н, НОД, директорам вагоноремонтных заводов:

1. Запретить выпуск вагонов из всех видов ремонта с колесными парами Румынского производства и колесного парами с водильными отверстиями.
2. Незамедлительно ввести на пунктах текущего отцепочного ремонта вагонов пономерной учет, с записью в журнале ф. ВУ-53 и всех к. п., забракованных на ПТО, ППВ и подкаченных под вагоны.
3. Под полувагоны и цистерны подкатку к. п., имевших ползуны, навары, выщербины и неравномерный прокат производить после их обточки и проведения полного освидетельствования.
4. Установить срок проведения деповского ремонта для цистерн, полувагонов, имеющих колесные пары толщиной ободьев 26 мм и менее, через 12 месяцев после предыдущего планового вида ремонта. При выпуске из деповского ремонта этих вагонов размеры к. п. должны соответствовать размерам к. п. вагонов, выпускаемых из капитального ремонта.