

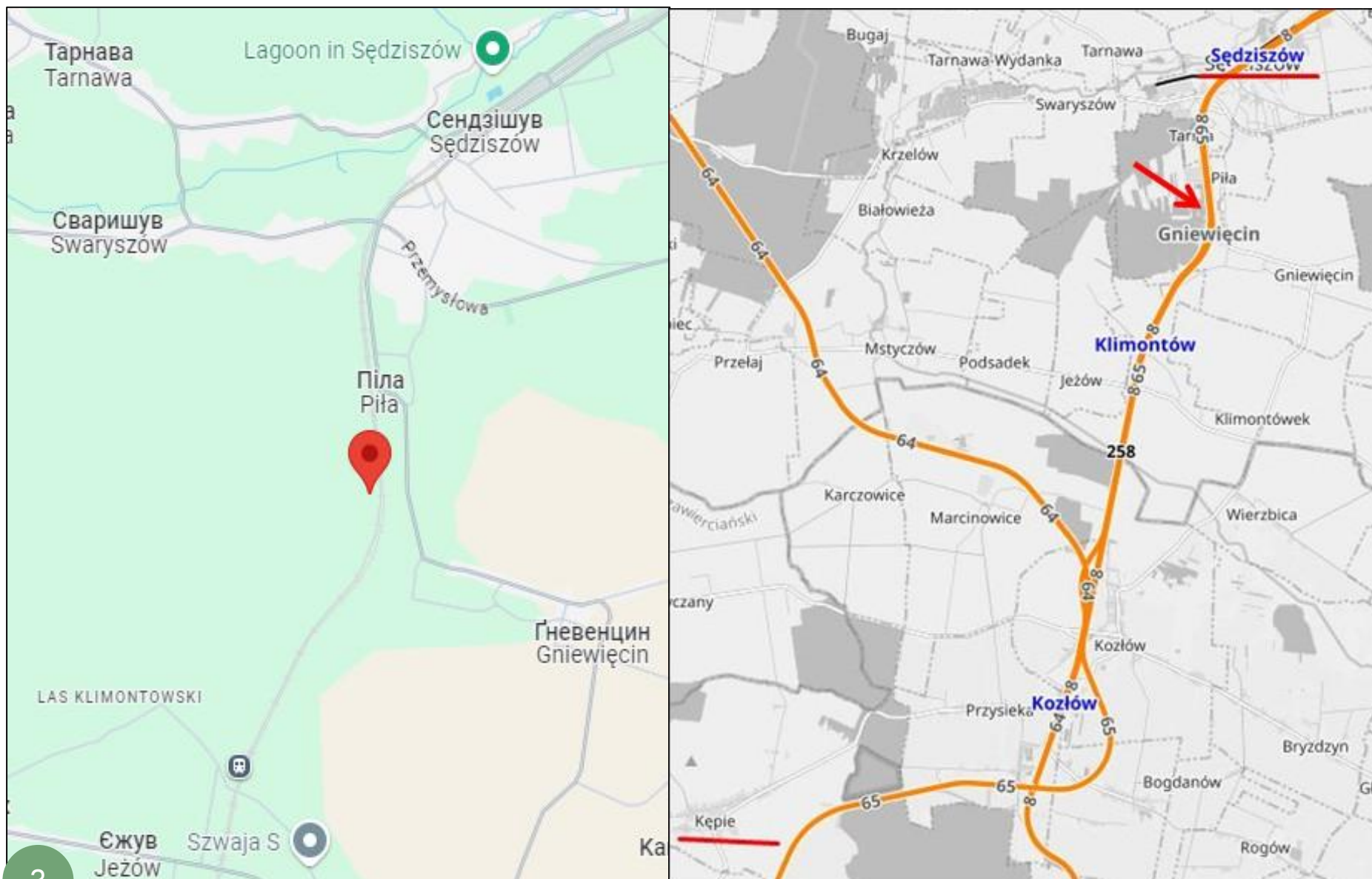
Сход вагонов на территории Польши:

**важный случай для
будущего сотрудничества**

Дата и место транспортного происшествия

- 21 июля 2024 года на 321 км перегона "Сендзижув - Кэмпье" в Польше произошел инцидент, в результате которого сошло с рельсов 6 порожних полувагонов, среди которых один вагон собственности ООО "ЕУ-Транс".
- Инцидент был классифицирован как ДТП категории В-II и произошел 21 июля 2024 года в 18:57 на участке Sędziszów LHS – Kępie LHS, линия № 65 (Мост через реку Буг – Sławków Południowy) под управлением РКР Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. в Замостье.
- Это событие стало серьезным испытанием для нашей компании, а также выявило ряд вопросов, требующих внимания как со стороны польской железной дороги, так и Укрзализныци.

Место схода: перегон "Сенджижув – Кэмпье"



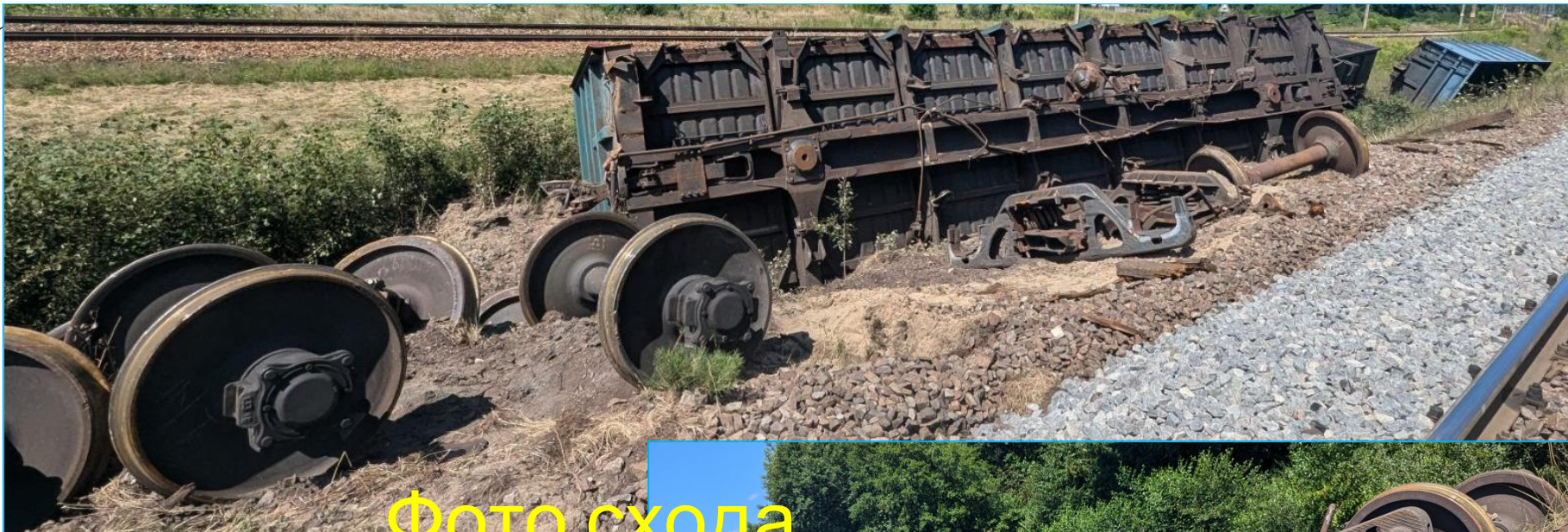


Фото схода
вагонов



Обстоятельства происшествия

- По полученной информации, перед отправлением состава поезда с вагонами был проведен их осмотр, в ходе которого нарушения технического состояния обнаружены не были. Поезд, состоявший из 46 вагонов, двигался со скоростью 74 км/ч. (при разрешенной 80 км/ч.).
- Перед железнодорожным переездом, сделанным на деревянных шпалах, были замечены следы повреждений, свидетельствующих о том, что часть вагона протянуло по путям. В результате первичного осмотра колесной пары вагона-виновника инцидента обнаружены следы удара о бетонный переезд. По всей вероятности, это столкновение стало причиной схождения вагона с рельсов. Бетонный блок оторвало и отбросило на обочину, а колесная пара оказалась вне колеи. К моменту осмотра железнодорожной комиссией место аварии уже было отремонтировано, движение поездов осуществлялось в штатном режиме.

Непосредственное место схода – железнодорожный переезд



Обстоятельства происшествия

- Предварительные оценки показывают, что это был удар о бетонный блок, который повлек за собой дальнейший разрыв поезда и его сходжение с рельсов. Вагон-виновник двигался позади поезда почти весь тормозной путь, опираясь только на передние колесные пары. Остальные вагоны были разбросаны с обеих сторон пути: два вагона слева, три – справа. Вагон ООО «ЕУ-Транс» лежал на боку, без тормозов и колесных пар, как и другие поврежденные вагоны.
- Во время осмотра места происшествия на вагоне «ЕУ-Транс» обнаружено отсутствие двух надрессорных балок и одной боковой рамы, которые затем нашли лишь позже.
- Первоначальные оценки показывают, что вагоны ремонту не подлежат, поскольку они опрокинулись во время транспортного происшествия, что могло повредить хребтовую балку. По словам очевидцев, поднять вагоны будет очень сложно из-за отсутствия места для установки крана.

Обстоятельства происшествия

- Согласно материалам расследования, предоставленным польской железнодорожной комиссией, **основной причиной инцидента стало превышение технических параметров** (Q_r – крутизна гребня и O_g – толщина гребня) на 4-х вагонах из 6-ти, то есть их несоответствие установленным стандартам. В ходе расследования была выявлена необходимость более тщательной проверки вагонов на этапах передачи между Украиной и Польшей. Комиссия обратила внимание на недостатки в процессе обмена информацией между сторонами.
- Кроме того, удалось выяснить, что в Польше для измерения колесных пар использовался **лазерный профилометр**, позволяющий быстро и точно (с точностью до 0,01 мм) фиксировать параметры измерения без необходимости снятия колесных пар из вагона. Однако это устройство **отличается от используемого в Украине, а именно – специального шаблона, который описан в Договоре «ПГВ»**, и точность измерений которого значительно ниже. Это приводит к расхождению в результатах измерения.

Лазерный профилометр

- Предназначен для измерения наружного контура ободов и безободных колес. Его главным преимуществом является возможность производить очень быстрые и точные измерения необходимых параметров без необходимости демонтажа колес.
- Видео-1: https://youtu.be/w01VLd-3P_w?si=v6p3mDtrGICwNyal
- Видео-2: <https://youtu.be/Qj19obwEIRA?si=dzLsiCu3tFJelyF8>



Шаблон для проверки величины гребня

- Приложение 19
к ПГВ, с. 101.

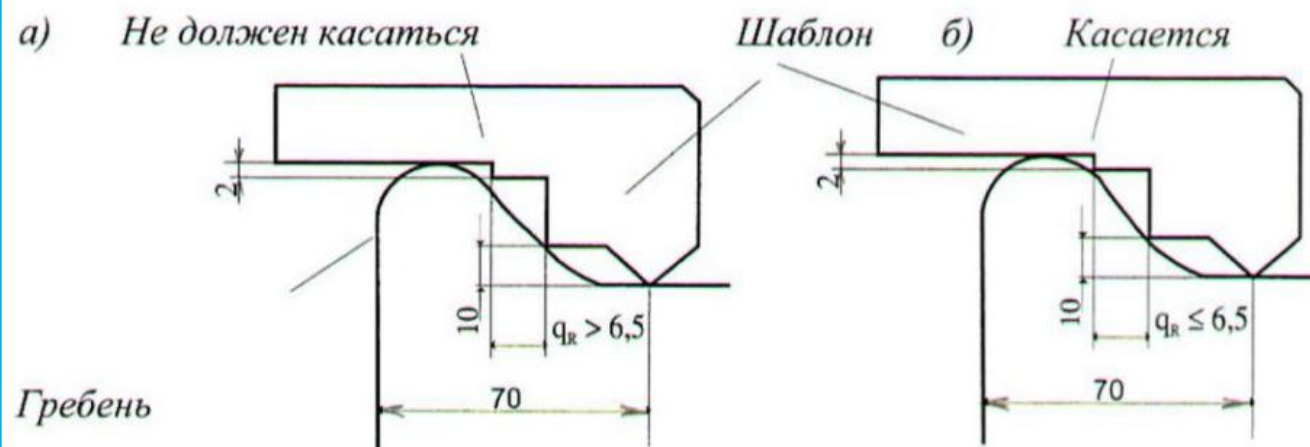
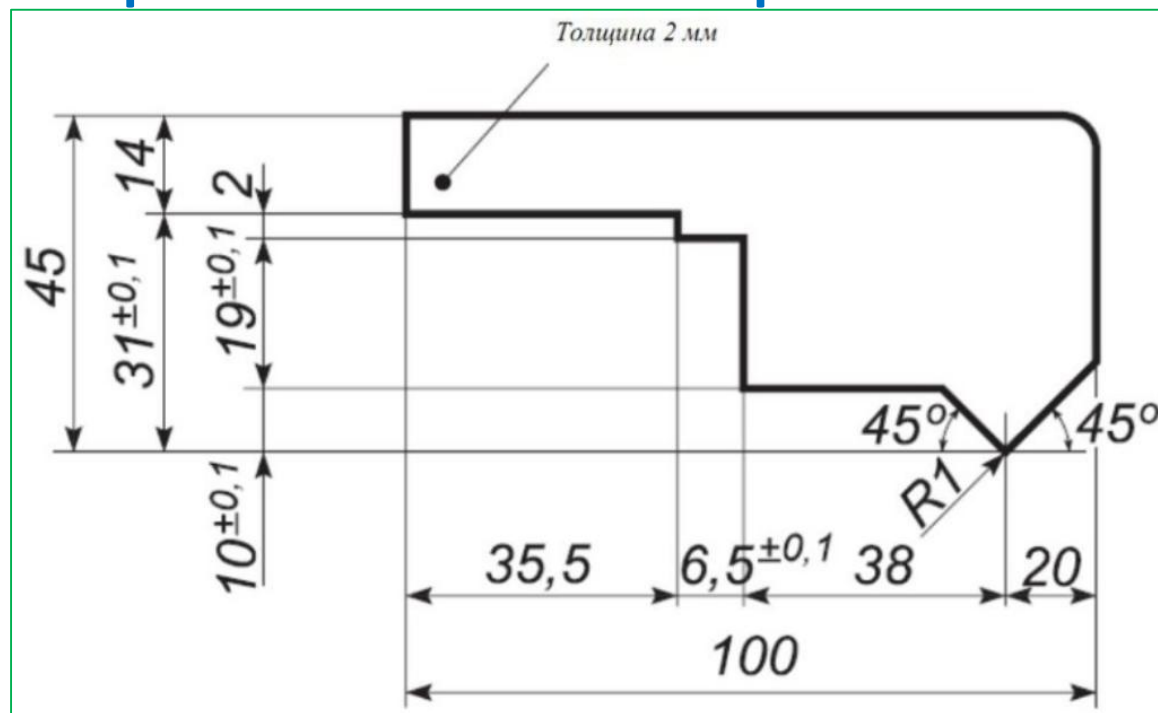


Рис.3

Гребни допускаемый (а) и недопускаемый (б)

Решение комиссии

- Согласно постановлению Министра инфраструктуры и строительства Польши, расследование случаев схождения вагонов регламентировано специальными нормами, обязывающими железнодорожную комиссию не только выявлять причины происшествия, но и разрабатывать превентивные мероприятия, то есть инициировать и предлагать решения для избежания подобных ситуаций в будущем, в частности, в данном случае, учитывая отличия в методах измерений и контроля между странами.
- На сегодняшний день в Украине не известно ни одного случая схода вагонов по такой причине, а в Польше это, возможно, первый случай. Поэтому возникает вопрос: действительно ли превышение параметров гребня колеса было основной причиной схода? Также отмечаем, что ни один из нескольких опрошенных нами украинских специалистов не знал о методах и способах измерения параметров колес в Польше. Следовательно, данной проблеме нужно уделить максимум внимания и принять все возможные меры для ее решения.

Воздействие на работу нашей компании

- Для компании «ЕУ-Транс» этот инцидент нанес значительный материальный ущерб, а также создал сложности в организации перевозок, несмотря на то, что к нашему вагону нет претензий. Мы видим, что подобные случаи подрывают доверие между сторонами и требуют более четкой координации действий. Особенно важно учитывать специфику вагонов, зарегистрированных в других странах, адаптировать процедуры проверки и приема подвижного состава.



Варианты решения проблемы

Для решения этого вопроса можно предложить несколько практических шагов:

- Создать общую рабочую группу.
- Включить представителей Укрзализныци, польских железных дорог, производителей вагонов, ремонтных депо и заводов, а также экспертов по измерениям.
- Разработать унифицированные стандарты измерений и контрольных процедур.
- Гармонизация методик измерения.
- Организовать обмен опытом между украинскими и польскими специалистами.
- Согласовать использование одинаковых устройств и шаблонов измерений.
- Доработка нормативной базы.
- Внести изменения в национальные и международные нормативные акты (в т.ч. в Договор «ПГВ»), чтобы предотвратить расхождения в оценке технических параметров вагонов.
- Обязательная проверка вагонов перед передачей.

Призыв к диалогу

- Мы искренне надеемся, что этот случай станет поводом к конструктивному диалогу между украинскими и польскими железными дорогами. Важно не только определить причины происшествия, но и разработать общие механизмы предотвращения подобных ситуаций.
- Наша компания готова к открытому обсуждению вопросов, связанных с безопасностью и эффективностью железнодорожных перевозок. Мы также призываем общественность и заинтересованные стороны обратить внимание на этот инцидент, чтобы совместными усилиями добиться прозрачности и справедливости в таких ситуациях.

Заключение

- Инциденты на железной дороге – это не только проблема одной компании или страны. Это вызов, требующий объединенных усилий всех участников международного железнодорожного движения. Мы верим, что сотрудничество и готовность к диалогу помогут создать более безопасные и эффективные условия для перевозки в будущем.
- «ЕУ-Транс» остается открытым для предложений и готов сотрудничать с польскими партнерами для решения текущих и будущих задач.