

Mint ismeretes, Moszkvában 2014. július 15-én tragikus szerencsétlenség történt a Park Pobedi metróállomás körzetében, ahol egy szerelvény kisiklása 24 emberéletet követelt. A Moszkvai Vasúti Közlekedési Állami Egyetem baleset vizsgálatába bevont szakértői véleménye szerint a balesetet nem az elsődlegesen feltételezett ok, az érintett váltó spontán átállítódása okozta, hanem a szerelvény első két kocsjára közötti állandó csatlás szétszakadása miatt siklott ki a vonat, így a baleset emberi mulasztásra vezethető vissza, de nem a pálya, hanem a járművek karbantartói között kell keresni annak felelősét.



Az egyetemi szakértők vizsgálatukat a baleset másnapján kezdték meg és az három hónapig tartott. A szakértői jelentés szerint a bal oldali (kitérő irányba vezető) csúcscsínre nincsenek sűrűdési, ütési vagy más külső hatásra, kerekekkel történő érintkezésre utaló nyomok, amely arra utal, hogy a csúcscsín a baleset időpontjában megfelelő, lezárt helyzetben volt. A baleset helyszínétől visszafelé 100 méteres távolságtól kezdődően felszakított, karcolt betonlapokat találtak a vizsgálat során, amelyet a jelentés szerint valamilyen a járműről leelőgő fémtárgy okozhatott. Később, a váltó környezetében ez a fémtárgy a váltónál vagy egy vízvezető csatornánál megakadhatott és beszorulása következtében a járműveket kiemelhetette, kisiklathatta.



A szakértők szerint a baleset lefolyása a következő lehetett: az első és a második kocsi között valamilyen tárgy leszakadt – kapcsolószerkezet, csövek, gépészeti berendezések, forgóváz bekötés, amely „előgva elérhette a pálya szintjét”. Ez a tárgy hozzáért az alagút aljzatához, azt megkarcolta, felsértette, és amikor a szerelvény a váltóhoz érkezett a tárgy megakadt, megakadályozta a második kocsi további előrehaladását, amely ennek következtében oldalirányba sodródhatott. A harmadik és további kocsik egyenes irányba haladtak tovább, de további mozgásukat az első kocsi által egyenes irányba húzott, így keresztbe fordult második kocsi megakadályozta. A szerelvény kisiklott, a visszarántott első kocsi az alagút falának csapódott és a baleset bekövetkezett.



A jelentés szerint, ha az első kocsi után a váltó átállítódott volna, akkor azon ütési, súrlódási nyomok lennének megtalálhatóak, illetve a balesetben érintett járművek helyzete is eltérő lenne. Ebben az esetben a harmadik és további kocsik is elterelődték volna, azonban ezek egyenes irányban haladtak tovább. A szakértők véleménye szerint ez a kimenetel kevesebb áldozattal járt volna.

Az elkészült dokumentumok megküldésre kerültek a vizsgálóbizottság részére, amelynek tagjai ennek figyelembevételével fogják meghatározni a tragédia okát és felelőseit. Ha a vizsgálati jelentés elfogadásra kerül, akkor a gyanúsítottak köre jelentősen megváltozhat, jelenleg ugyanis négy, a pálya felügyeletéért felelős személy áll vizsgálat alatt. A potenciális gyanúsítottak ebben az esetben a gyártó és a fenntartó személyzet és az ezekért a tevékenységeikért felelős vezetők közül kerülhetnek ki.

A moszkvai metró karbantartási rendszerében a vonatokat a járműtelepre kiállást követően néhány óra alatt sorban átvizsgálják, majd azok visszatérhetnek a forgalomba. Emellett a járművezető a szerelvény átvételekor 30 percet kap a kocsik további felülvizsgálatára. A kocsiszint elhagyó szerelvények okmányain szerepelnie kell a vizsgálatért felelős dolgozó aláírásának, amelynek időpontjától számítva 24 óráig tartható forgalomban a szerelvény.

A balesetben érintett szerelvény 81 – 740 / 741 „Ruzsics” típusú volt, amelyet a Metrovagonmas 2003 óta folyamatosan gyárt. 2012-ben a Ruzsicsok tették ki a moszkvai metró járműállományának 10%-át. A gyártó képviselői nem kommentálták az Izvesztija által publikált jelentést.