



Из-за неисправности пути, стрелочных переводов допущены 3 схода с рельсов подвижного состава в грузовых поездах. В 2005 г. таких особых браков было 2.

Количество сходов подвижного состава при производстве маневровой работы возросло с 2 случаев до 4. Из-за грубых отступлений в содержании рельсовой колеи по шаблону и уровню, кустовой гнилости шпал допущены сходы в маневровых составах.

Из-за бессистемности в организации производства путевых работ допущены 2 задержки поездов более 1 часа. В 2005 г. произошел 1 случай задержки поездов более 1 часа.

С вводом в III квартале 2006 г. в эксплуатацию нового вагона-путеизмерителя, обеспечивающего электронную расшифровку параметров рельсовой колеи, средняя балльная оценка главных путей на дороге по сравнению с 2005 г. увеличилась на 11 и составила 55 баллов.

Начальниками вагонов-путеизмерителей из-за выявления отступлений 4-й и 5-й степеней в содержании главных путей 306 раз ограничивалась скорость движения против 176 в 2005 г., при этом количество ограничений скорости движения для грузовых поездов, имеющих в составе порожние вагоны, в кривых радиуса 650–850 м сократилось с 88 до 77.

Количество неудовлетворительных километров на главных путях возросло по сравнению с 2005 г. с 103,6 до 489,2 км.

В 2006 г. допущено неудовлетворительное содержание 88 приемоотправочных путей против 55 в 2005 г.

В 2006 г. количество пассажирских поездов, задержанных по вине работников хозяйства пути, сократилось по сравнению с 2005 г. с 301 до 274, а общее время задержек возросло с 134 до 154 ч 12 мин.

В 2006 г. в хозяйстве не допущены случаи перекрытия сигналов на станциях, вызвавших проезд запрещающего сигнала. В 2005 г. было допущено 2 таких особых брака.

В 2006 г. допущено 3 случая излома рельсов против 5 случаев в 2005 г.

Несмотря на выполнение плана капитальных путевых работ, количество длительных предупреждений об ограничении скорости движения поездов сократилось с 2005 г. незначительно. По состоянию на 01.01.2007 г. на дороге действовало 43 длительных предупреждений против 51 по состоянию на 01.01.2006 г. Отдельные предупреждения на Осиповичской и Волковысской дистанциях пути действуют более 2 лет.

Состояние безопасности на железнодорожных переездах практически осталось на уровне 2005 г. Количество столкновений поездов с автотранспортными средствами уменьшилось с 28 до 27 случаев.

Состояние безопасности на подъездных путях, находящихся на балансе не железнодорожных предприятий, ухудшилось. Количество сходов подвижного состава по сравнению с 2005 г. увеличилось с 18 до 29.

УДК 625.01

## О ПОВЫШЕНИИ БЕЗОПАСНОЙ РАБОТЫ БЕССТЫКОВОГО ПУТИ

*В. И. ИНЮТИН, В. Е. МИРОШНИКОВ, Д. А. СЕМЕНЧУК*  
*Белорусский государственный университет транспорта*

На Белорусской железной дороге внедряется бесстыковой путь с безболтовым бесподкладочным скреплением СБ-З, поэтому актуальной задачей путевого хозяйства является повышение надежности работы бесстыкового пути и обеспечение безопасности движения поездов.

Основная особенность содержания и ремонта бесстыкового пути со скреплениями СБ-З состоит в том, что условия выполнения большинства путевых работ зависят от напряженного состояния рельсовых плетей, обусловленного разностью температур рельсовых плетей во время производства работ и их закрепления. Это требует выполнения ряда дополнительных мероприятий в процессе содержания бесстыкового пути и его ремонта, организации контроля температуры рельсовых плетей непосредственно на местах производства путевых работ.

Ввиду того, что рельсовые скрепления СБ-З ограничивают возможность выправочных работ по уровню с помощью регулировочных прокладок, особое внимание при текущем содержании, выпол-