

# ВНЕДРЕНИЕ УЧАСТКОВОГО МЕТОДА ОРГАНИЗАЦИИ СОДЕРЖАНИЯ ПУТИ НА БЕЛОРУССКОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

В. В. РОМАНЕНКО, Д. А. РУДКОВСКИЙ, А. С. ЛАПУШКИН

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

В связи с переходом на механизированное текущее содержание железнодорожного пути необходима реорганизация существующего порядка организации производственной деятельности дистанции пути. Рассмотрено внедрение участкового метода организации содержания пути на примере участка Воропаевской дистанции.

При текущем содержании пути важнейшей задачей является механизация текущего содержания, т. е. переход от механизации работ с использованием машин и механизмов к выполнению работ только воспроизводительными машинами. Внедрение механизации содержания пути как ресурсосберегающих технологий должно сопровождаться повышением эффективности работы технических средств, на основе которых они осуществляются. Это в свою очередь снизит потребности в последних, так как увеличится выработка машин, входящих в комплексы для текущего содержания пути. Однако при этом потребуются реорганизация структуры дистанции пути – переход на участковый метод организации работ.

Текущее содержание в дистанции пути осуществляется непрерывно во времени и на всем протяжении пути, включая и участки, где производится какой-либо вид периодического ремонта. Оно включает в себя систематический надзор за состоянием пути, изучение причин появления неисправностей и выполнение необходимых работ, виды, объемы и сроки которых устанавливаются с учетом времени года и местных условий.

Организация работ по текущему содержанию пути, сооружений и устройств, обеспечивающих его функционирование, а также работ по содержанию рельсовых цепей возлагается на начальника дистанции пути, заместителя начальника пути по текущему содержанию, начальников участков, дорожных и мостовых мастеров, бригадиров. На них, а также на работников цеха дефектоскопии и мостового цеха, монтеров пути, назначенных для осмотра пути, возлагается контроль за состоянием пути, его сооружений и устройств.

Непосредственное выполнение работ по текущему содержанию пути возлагается на путевые бригады, бригады по содержанию искусственных сооружений и земляного полотна. При переходе на участковый метод организации путевых работ необходимо изменение границ рабочих отделений (рисунок 1), а также функций рабочих бригад и должностных лиц.



Рисунок 1 – Схема участка Воропаево – Друя до и после реорганизации



В состав участка входят: начальник участка – 1 чел.; мастера дорожных бригад № 1, 2, 3 – 3 чел.; бригадир пути бригад № 1, 2, 3 – 8 чел.; монтеры пути – 49 чел. Итого: 61 человек. Общее руководство участком осуществляет начальник участка.

Основными функциями бригады № 1 по промерам и осмотру железнодорожного пути являются:

- осуществление контроля технического состояния объектов инфраструктуры хозяйства пути; инструментальные промеры и осмотры верхнего строения пути, визуальный осмотр земляного полотна и искусственных сооружений, переездов, путевых устройств и технических средств хозяйства пути, качественное выявление всех отклонений от норм содержания технических средств;

- выполнение месячного плана-графика работы;
- сопровождение путеизмерительных тележек;
- ведение отчетно-учетных форм: книг ПУ-28, ПУ-29; журналов ДУ-46, учета подвижек плетей, инструктажей по охране труда;
- при проведении плановых осмотров участка проверка качества выполненных работ бригадами № 2 и № 3 участка.

В состав бригады № 1 (станция Воропаево) входит 3 человека, в их числе: мастер дорожный – 1 чел.; бригадир пути – 2 чел. Общее руководство бригадой № 1 осуществляет дорожный мастер, а в его отсутствие – лицо, его замещающее, из состава бригады № 1.

Основными функциями бригады № 2 по планово-предупредительным работам и текущему содержанию железнодорожного пути являются:

- выполнение годового ППР по текущему содержанию железнодорожного пути и объектов инфраструктуры, утвержденного начальником службы пути.

- выполнение месячного плана работы бригады, утвержденного начальником дистанции пути и разработанного в соответствии с годовым планом ППР с учетом замечаний, выявленных всеми видами визуального осмотра и средствами мониторинга;

- качественное и своевременное устранение неисправностей, выявленных средствами мониторинга, а также замечаний, выявленных всеми видами осмотров;

- сопровождение дефектоскопных тележек;
- ведение отчетно-учетных форм: книг ПУ-28, ПУ-29, ПУ-30, журналов ДУ-46, инструктажей по охране труда.

В состав бригады № 2 (станция Миоры) по планово-предупредительным работам и текущему содержанию пути входят: мастер дорожный – 1 чел.; бригадиры пути – 4 чел. (2 человека – станция Миоры, 2 человека – станция Воропаево); монтеры пути – 39 человек (17 человек – станция Миоры, 22 – человека станция Воропаево). Итого: 44 человека. Общее руководство бригадой по планово-предупредительным работам и текущему содержанию пути осуществляет начальник участка, непосредственное руководство бригадой осуществляет дорожный мастер.

Основной функцией бригады № 3 по неотложным работам является:

- оперативное и качественное устранение неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, выявленных всеми видами визуального осмотра и средствами мониторинга;

- выполнение месячного плана работы бригады, утвержденного начальником дистанции пути с учетом замечаний, выявленных всеми видами визуального осмотра и средствами мониторинга;

- качественное и своевременное устранение неисправностей, выявленных средствами мониторинга, а также замечаний, выявленных всеми видами осмотров;

- сопровождение дефектоскопных тележек;
- ведение отчетно-учетных форм: книг ПУ-28, ПУ-29; журналов ДУ-46, инструктажей по охране труда.

УДК 625.151.2

## **ВОССТАНОВЛЕНИЕ ИЗНОШЕННЫХ ЭЛЕМЕНТОВ СТРЕЛОЧНОГО ПЕРЕВОДА С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ САМОЗАЩИТНОЙ ПОРОШКОВОЙ ПРОВОЛОКИ**

*Д. СЕРГЕЕВ, А. ТИПАЙНИС*

*Рижский технический университет, Латвия*

Элементы стрелочных переводов подвергаются значительным динамическим нагрузкам и быстро изнашиваются. Продление сроков их службы выполняется восстановлением износа электродуго-