

Дальнейшее развитие средств диагностики пути и повышение эффективности их работы связано с решением следующих основных задач:

1 Внедрение нового поколения комплексных систем и технических средств диагностики пути и дефектоскопии рельсов с расширенными функциональными возможностями, обеспечивающими документирование результатов контроля, комплексную оценку состояния километра пути и его обустройств.

2 Модернизация эксплуатируемых средств диагностики до уровня современных разработок с автоматизированной системой обработки результатов контроля пути.

3 Разработка технологий диагностики пути, позволяющих производить оценку и мониторинг состояния пути с целью обеспечения пропускной способности объектов инфраструктуры.

4 Сокращение доли ручного труда в диагностике пути.

5 Внедрение единой системы мониторинга и диагностики объектов инфраструктуры.

6 Внедрение мобильных автоматизированных диагностических комплексов с организацией единой системы обработки данных технического состояния объектов инфраструктуры для планирования работ по их фактическому состоянию.

7 Переход на контроль пути преимущественно мобильными средствами.

8 Внедрение новой периодичности контроля рельсов.

УДК 625.171:656.2.08

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ НА ПРЕДПРИЯТИЯХ ПУТЕВОГО ХОЗЯЙСТВА

В. Н. ЖУРАВСКИЙ, Г. Ф. ШУНЬКИН

Белорусская железная дорога

В 2009 году в путевом хозяйстве Белорусской железной дороги было допущено 10 случаев брака, против 11 в 2008 году. Все особые случаи брака как в 2008, так и в 2009 году – проезды перекрывшихся на запрещающее показание сигналов (по 3 случая). Причина – неудовлетворительное содержание рельсовых цепей на станциях.

В 2009 году количество отказов устройств СЦБ по хозяйству пути увеличилось со 134 случаев до 182. Проверки и технические ревизии, проведенные в 2009 году, свидетельствуют о том, что в целом по дороге не достигнуто улучшения качества совместных проверок рельсовых цепей дорожных мастеров и электромехаников дистанций сигнализации и связи.

В период с 2007 года на дороге не допущено таких случаев брака, как неисправность пути, потребовавшая выдачи поездным диспетчером по заявке начальника вагона-путеизмерителя приказа о закрытии движения на участке или ограничения скорости движения поездов до 15 км/ч. В то же время в 2009 году количество ограничений скорости движения, выданных по заявкам вагонов-путеизмерителей, по сравнению с 2008 годом, увеличилось с 345 до 351 случая.

В 2009 году в целом по дороге текущее содержание главных путей по сравнению с 2008 годом улучшено. Средняя балльная оценка уменьшилась по данным вагонов-путеизмерителей с 54 до 52 баллов. Количество неудовлетворительно оцененных километров главных путей сократилось по дороге с 357,3 в 2008 году до 251,3 в 2009.

В 2009 году средствами рельсовой дефектоскопии выявлено 3601 шт. острodefектных рельсов и 6399 шт. дефектных и изъято из пути 10461 шт. дефектных и острodefектных рельсов. Количество дефектных рельсов, находящихся в эксплуатации, по состоянию на 01.01.2009 составило 15473 шт. (на 01.01.2009 было 15932), из них 4635 на Минском отделении, 3833 – Барановичском, 701 – Брестском, 1958 – Гомельском, 2139 – Могилевском и 2207 – Витебском.

Для улучшения положения с безопасностью движения в путевом хозяйстве от руководителей службы пути, отделений дороги, дистанций пути и путевых машинных станций требуется:

1) продолжить работу по улучшению трудовой и производственной дисциплины, совершенствованию методов проведения технической учебы и инструктажа, особенно с дорожными мастерами, производителями работ, бригадами пути и дежурными по переездам;

2) обеспечить соблюдение технологии и правил ограждения мест работ сигналами, прежде всего при текущем содержании пути, а также исключить формализм в организации профилактической работы по предупреждению нарушений;

3) совместно с руководителями службы сигнализации и связи улучшить качество проведения ежемесячных проверок рельсовых цепей на перегонах и станциях и своевременным устранением выявленных отступлений;

4) обеспечить проверки путей вагонами-путеизмерителями в светлое время суток, постоянное сопровождение их руководителями службы, отделений и дистанций пути;

5) при текущем содержании пути добиться снижения количества неудовлетворительного содержания главных и приемо-отправочных путей, увеличения количества километров с оценкой «отлично»;

6) выполнение капитальных путевых работ направить на снижение протяженности путей на деревянных шпалах, на увеличение протяженности бесстыкового пути и пути с упругим скреплением, на повышение скорости движения поездов и сокращение количества действующих предупреждений;

7) продолжить укладку длиномерных плетей и плетей из старогодных рельсов, внедрить сварку стыков рельсов на стрелочных переводах термитным способом;

8) обеспечить обновление путевой техники в дистанциях пути и путевых машинных станциях;

9) продолжить работу по укреплению дорожной дисциплины и правопорядка на переездах, особенно на предприятиях, по вине водителей которых были допущены ДТП на железнодорожных переездах, координировать эту работу с местными исполнительными органами и ГАИ.

УДК 625.143

О ПОВЫШЕНИИ КАЧЕСТВА ПРОМЕЖУТОЧНЫХ РЕЛЬСОВЫХ СКРЕПЛЕНИЙ

В. И. ЗЕНЧЕНКО, В. Н. БОНДАРЕВ, М. П. КОРШАНКОВ
Совместное предприятие «Минск-Рига-Гомель»

А. В. ДАНИЛЕНКО
Белорусская железная дорога

Совместное предприятие «Минск-Рига-Гомель» (МиРиГо), организованное 1 сентября 1994 года на базе Гомельского завода ЗЛиН, специализируется на изготовлении отдельных промежуточных скреплений для железнодорожного пути и обеспечивает качественной продукцией Белорусскую, Латвийскую и Литовскую железные дороги. По настоящее время СП выпустило более 46,7 тыс. т товарной продукции, в т. ч. клеммных и закладных болтов – 25,6 тыс. т, гаек – 14,5 тыс. т и двухвитковых шайб – 6,6 тыс. т. Основными потребителями являются путейцы Белорусской железной дороги, которой получены 68 % всей выпускаемой продукции или всего 31,9 тыс. т, в т. ч. клеммных и закладных болтов – 19,7 тыс. т, гаек – 7,2 тыс. т и двухвитковых шайб – 5 тыс. т.

После развала Союза и выхода Белорусской железной дороги из состава МПС за рубежом было закуплено самое современное оборудование, обучены и подготовлены кадры по обслуживанию высокопроизводительного оборудования и начато изготовление клеммных и закладных болтов, двухвитковых шайб и гаек для стыкового и промежуточного скреплений. В основном ориентировались на прокат и профиль, выпускаемый Жлобинским БМЗ. За текущий период создано мощное производство по изготовлению, закалке и контролю качества выпускаемой продукции. Работники СП постоянно совершенствуют изготовление промежуточного скрепления повышенной надежности и долговечности. В последнее время освоили выпуск специального клеммного болта для промежуточного скрепления типа «Фосло».

Стоимость белорусских деталей промежуточного скрепления намного ниже стоимости деталей российского и украинского производства, что позволяет экономить путейцам миллиарды рублей.

Работники предприятия имеют тесную связь с путейцами дороги и своевременно реагируют на возникающие в процессе эксплуатации вопросы, замечания и пожелания производственников. Кроме того, для БелГУТа и Института повышения квалификации руководящих и инженерно-технических работников транспортного комплекса Беларуси ежегодно проводятся экскурсии, беседы и лекции по технологии изготовления скреплений для железнодорожного пути.

Активным силам, стремящимся вызвать перемещение пути, оказывают противодействие реактивные, которые можно разделить на сопротивления:

– продольным перемещениям рельсов, оказываемые стыками;