

Звезда



Путь под градусом

В летний зной – особая технология

стр. 3



Бдительным – премия

Быть принципиальным и почетно, и выгодно

стр. 8



Моделируй ситуацию!

В депо ждут электронного инструктора

стр. 10

На перегоне все по-новому



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Электролинейщики Сергей Резниченко и Сергей Дрозд готовятся к замене старых контактных подвесок новыми на станции Величковка

СОБЫТИЯ

Карен Артарян

На строительстве второго пути перегона Кирпильский – Величковка использованы новые технологии в СЦБ и электроснабжении.

Места, где пролегает железная дорога из Тимашевской на Крымскую, не очень густо заселены. Невелик здесь был в свое время и грузопоток. Тогда однопутные перегоны и слабо развитые станции и разъезды вполне обеспечивали движение поездов. Но все изменилось после того, как основным грузовым направлением дороги стал Новороссийск.

Сегодня все ветки, ведущие к

Крымской, работают с повышенной нагрузкой, и в ряде случаев все резервы пропускной способности полностью исчерпаны.

Чтобы решить эту проблему, на дороге второй год активно продолжают реализацию программы ОАО «РЖД» по развитию подходов к морским портам. Задача усложняется тем, что планируется вывести основные потоки груза за пределы Краснодар. Речь идет о так называемом «глубоком обходе» краевого центра. Следовательно, в перспективе значительная часть поездов, поступающая на дорогу с Котельниково через Сальск и Тихорецкую, далее будет двигаться на Крымскую через Тимашевскую.

На СКЖД уже многое сделано для развития этого «кольца».

В частности, начала действовать накопительная станция на разъезде 9-й километр, хотя там еще предстоит уложить основную часть путей.

Перегон Кирпильский – Величковка – часть этого большого плана. Вторые пути здесь начнут работать уже в нынешнем году. Это будет первый двухпутный перегон на участке Тимашевская – Крымская. В конечном итоге все промежутки между станциями здесь станут такими.

КОРЕННАЯ РЕКОНСТРУКЦИЯ

Что такое устройство второго пути на перегоне? Это не просто добавление еще одной нитки рельсов и шпал. По сути дела, это коренная реконструкция всей инфраструктуры.

Электромонтажники из ЭМП-704 ведут регулировку устройств и подвешивают контактный провод. Опоры для него были установлены раньше. При монтаже контактной сети на перегоне Кирпильский – Величковка использованы опоры нового типа (металлические оцинкованные), такие на СКЖД еще нигде не применялись. Они легче и прочнее, а значит, и надежнее железобетонных, расчетный срок их службы намного дольше – до 70 лет.

Опоры такого типа изготавливаются на производственной базе управляющей компании «Трансжострой» в Белгороде. Организация такого выпуска потребовала определенной реконструкции цехов металлоизделий, обучения специалистов,

прохождения сложного пути сертификации и получения разрешения на производство и установку на вновь строящихся железнодорожных ветках.

Эти сложности необходимо было преодолеть для того, чтобы строить надежно, красиво и практично, а также обеспечить независимость от поставщиков железобетонных опор.

Следующим шагом у руководства управляющей компании «Трансжострой» стоит задача по организации собственного производства жестких перечин для контактной сети.

Еще одна серьезная техническая новинка – система автоблокировки, которая устанавливается на этом перегоне.

Окончание на стр.