

Локомотиву нужны надежные приборы

ШКОЛА

Александр Панченко

Повышению качества ремонта и обслуживания приборов безопасности, установленных на локомотивах, была посвящена состоявшаяся на СКЖД сетевая школа-семинар.

Школа прошла на базе локомотивного депо Тимашевская, где на СКЖД находятся два современных дорожных технологических центра по ремонту оборудования и контролю за эксплуатацией комплексных приборов безопасности.

В ней приняли участие руководители и специалисты, занимающиеся обеспечением безопасности движения в локомотивном хозяйстве, — представители департамента ОАО «РЖД», главные инженеры локомотивных служб и начальники дорожных технологических центров ряда дорог, разработчики и изготовители приборов.

Председательствовал начальник техотдела департамента локомотивного хозяйства компании Алексей Скребков. В этом году аналогичное совещание уже состоялось в Иркутске. Нынешняя школа — продолжение разговора о повышении качества ремонта и обслуживания приборов.

В настоящее время сложно представить себе работу хозяйства без применения современных приборов безопасности, которые устанавливаются на локомотивы. Совершенствование таких систем — это одно из главных направлений дальнейшего развития. Цель — снизить влияние человеческого фактора на безопасность движения, исключить случаи проезда запрещающих сигналов и иные нарушения.

Поэтому в таких совещаниях активное участие принимают представители отраслевой науки и разработчики систем, чтобы наметить план взаимодействия с практиками и заводами — изготовителями аппаратуры.

ОТКАЗЫ СТАЛИ БОЛЕЕ ЧАСТЫМИ

Ведущий специалист департамента локомотивного хозяйства Игорь Рудышин подробно рассказал о той ситуации, которая сложилась с приборами безопасности на сети дорог. Оказывается, сегодня 85 процентов от всех локомотивов, которые используются на сети, оборудованы системами АЛСН и КЛУБ. В настоящее время идет дооснащение Горьковской, Юго-Восточной и Приволжской дорог, производится замена на локомотивах старого оборудования на новое.



Участники семинара обсудили, как выполняются решения, принятые во время проведения прошлой школы.



С 2000 по 2007 годы на программу повышения безопасности ОАО «РЖД» израсходовано более четырех миллиардов рублей. В 2008 году на эти цели запланировано свыше одного миллиарда рублей.

— Политика департамента такова: необходимо оснастить в первую очередь системой КЛУБ весь пассажирский парк, включая тепловозы и электровагоны, а САУТ — грузовой парк, — подчеркнул Игорь Рудышин. — Мы должны повсеместно заменить механические скоростемеры электронными.

Цель этого — улучшить безопасность движения поездов, повысить надежность работы технических средств. ОАО «РЖД» вкладывает в это большие деньги, но затраты сегодня пока еще не полностью оправдали себя. Ситуация с обеспечением безопасности в хозяйстве на сети дорог оставляет желать лучшего, по-прежнему происходят проезды запрещающих сигналов. А машинисты при отказах приборов безопасности нередко становятся заложниками таких ситуаций.

Оборудование должно работать надежно, а в депо его должны уметь качественно обслуживать и ремонтировать. Что же получается на деле?

Игорь Рудышин подробно остановился на работе систем безопасности, отказах технических средств. Он рассказал, что, к сожалению, в этом году наблюдается немало сбоев и отказов этих систем. Например, наметился серьезный рост числа выходов из строя приборов АЛСН (из-за сбоев кодов), отказов систем КЛУБ и других.

— Если проанализируем внеплановые заходы локомотивов на ремонт из-за неисправностей приборов безопасности, то увидим негативную картину. Например, на Куйбышевской дороге в 2007 году было 136 случаев заходов локомотивов на ремонт вне плана, а в 2008-м — 468. На Северной дороге в прошлом году было 145 таких случаев, а в этом — 239. На Приволжской было 25, стало 90, на Западно-Сибирской было 82, стало 325.

Между тем до 2008 года происходило уменьшение числа отказов приборов, а значит нужно принимать срочные меры, чтобы поправить ситуацию.

ТЕХНОЛОГИЯ НЕ РЕДКО НАРУШАЕТСЯ

На семинаре рассматривали, как выполняются решения, принятые во время проведения прошлой школы. Тогда, в частности, шла речь о том, чтобы заводы — изготовители приборов безопасности при внесении изменений или дополнений в устройства размещали об этом информацию на специальном сайте в интернете. Но это не было выполнено.

А машины, которые выходят с заводов после капитального ремонта, оборудуются приборами безопасности по единому комплексному проек-

ту, и на совещании обсуждали, насколько качественно эти системы работают.

Итак, сегодня главная проблема — повышение качества при изготовлении приборов безопасности, их обслуживании и ремонте.

Слово дали разработчикам и изготовителям систем. Было отмечено, что прогресс на месте не стоит, улучшения на заводах есть, но в то же время результаты проверок отдельных предприятий говорят о том, что, несмотря на введение системы менеджмента качества, технология нарушается очень часто.

Ведущий инженер ООО «НПО САУТ» из Екатеринбурга Амир Галимуллин рассказал, что в 2007 и 2008 годах больше всего отказов устройств САУТ-ЦМ (с полным отключением) в пути следования произошло на Куйбышевской дороге — более пятидесяти процентов от общего числа по сети. Отключения аппаратуры в основном были вызваны повреждением блока электроники и неправильными действиями локомотивных бригад. Во время комиссионных проверок на дороге было обнаружено, что в депо обычно не ремонтируют аппаратуру САУТ на локомотивах приписки других депо, и машины выдаются на линию с имеющейся неисправностью. Локомотивные бригады в таких условиях вынуждены брать приказы на выключение САУТ.

Амир Галимуллин привел пример, когда на электровагоны, приписанные к депо Пенза, только за полтора месяца 18 раз отключались приборы САУТ.

Ведущий инженер того же «НПО САУТ» Евгений Веселов рассказал, как специалисты этого предприятия произво-

дят сервисное обслуживание приборов безопасности прямо в локомотивном депо, в частности, в депо Свердловск-Сортировочный. По договоренности со Свердловской дорогой они стали это делать с 2006 года. Он считает, что полигон такого обслуживания нужно расширять.

Ведущий конструктор ОАО «Ижевский радиозавод» Андрей Русских рассказал о проблемах эксплуатации системы КЛУБ-У.

ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА

Участники совещания имели возможность поделиться с разработчиками и изготовителями своим мнением о работе приборов. Замечаний было много. Например, представителю «Ижевского радиозавода» специалисты ряда дорог, в том числе Калининградской и СКЖД, высказали претензии по поводу работы устройств, дали рекомендации, как вести обучение специалистов.

ОАО «РЖД» готово платить деньги за новые системы безопасности, но изготовители должны обеспечить их надежность, выполнять взятые обязательства по поставке систем. А этим отличаются пока еще далеко не все заводы и объединения.

На мероприятии говорилось о новых системах и модернизации приборов безопасности. О совершенствовании комплексного локомотивного устройства КЛУБ-У рассказал ведущий инженер сектора внедрения локомотивных устройств отделения автоматики ОАО «НИИАС» Алексей Курочкин. А об обеспечении безопасности при маневровой работе на станции — ведущий инженер этого предприятия Михаил Ильичев.

Выступили также разработчики аппаратуры: директор ОАО «Апогей» из Воронежа Владимир Волошин, ведущий специалист ЗАО «Нейроком» из Москвы Валерий Погальников и другие.

Участники обсудили проект положения о дорожных технологических центрах по ремонту и обслуживанию приборов безопасности.

При проведении анализа работы дорожных центров специалисты обнаружили недостатки, которые мешали нормальному технологическому процессу. Например, есть проблемы с поставками запчастей, укомплектованностью кадрами, обучением и повышением квалификации. Чтобы исправить ситуацию, группа специалистов из департамента разработала проект регламента работы технологических центров, который и представили на обсуждение на семинаре.