

ЮБИЛЯРЫ СКЖД

Начальнику отдела образовательных учреждений службы управления персоналом СКЖД – филиала ОАО «РЖД»

Эмме Васильевне КОБЗЕВОЙ.

Уважаемая Эмма Васильевна!

От всего сердца поздравляем Вас с юбилеем! Искренне желаем Вам всего того, что украшает нашу жизнь, согревает душу и наполняет сердце радостью.

Ум, доброта и обаяние Вам подарены судьбой! Примите наше пожелание, Чтобы был удачлив день любой!

И пусть для Вас сияет солнце, И распускаются цветы, Пусть счастье нежно улыбнется

И воплотятся все мечты!

Коллектив «Детского сада №95».

Инженеру железнодорожной станции Лихая

Анне Никитичне ГАГАРИНОЙ.

Уважаемая Анна Никитична!

От всего сердца поздравляем Вас, технически одаренного инженера с солидным «отраслевым» опытом с юбилейным днем рождения!

Уважение, любовь и признательность

Заслужили Вы честным трудом

О работе Вы помните прежде,

А о личном удобстве – потом!

Пожелать мы хотим Вам

Удачи И здоровья, и новых побед.

А веселья и счастья – в придачу

И подальше от горя и бед!

Дежурной по станции Морозовская

Людмиле Филипповне ШРАМКОВОЙ.

Уважаемая Людмила Филипповна!

Примите наши самые горячие поздравления с юбилейным днем рождения!

Желаем Вам, авторитетному, грамотному командиру среднего звена, высокого жизненного тонуса, как можно больше улыбок фортуны!

Юбиляру желаем здоровья, Оптимизма, энергии, сил,

Чтоб удача звала за собою,

Каждый день чтоб успехи дарил!

Пусть исполнятся планы блестяще,

Много ждет самых ярких побед!

С круглой датой! Огромного счастья,

Плодотворных и радостных лет!

С.Говоруха,

начальник станции.

Г.Терешкина,

председатель профкома.

Не ехать на красный свет

помогут локомотивным бригадам современные приборы безопасности

ИНВЕСТИЦИИ

Александр Панченко

Более 1,2 миллиарда рублей будет потрачено в ОАО «РЖД» в 2008 году на оборудование локомотивов приборами безопасности. Выделяемые на эти цели для нас средства ежегодно увеличиваются.

Как идет этот процесс? На этот и ряд других вопросов мы попросили ответить начальника технического отдела департамента локомотивного хозяйства ОАО «РЖД» Алексея Скребкова.

ОЦЕНИТЬ СИТУАЦИЮ, ОСТАНОВИТЬ ПОЕЗД

– В настоящий момент у нас есть все возможности повысить уровень безопасности движения поездов за счет внедрения современных средств и приборов безопасности, которые сегодня устанавливаются на локомотивах, – считает Алексей Скребков. – Я знаю, бригады порой высказывают недовольство, что в кабине много различных приборов. Но опыт нам подсказывает, что безопасности много не бывает, и каждая система: КЛУБ, АЛСН, САУТ и другие – выполняет свою важную функцию и, по большому счету, незаменима. Кроме того, сегодня мы во многом добились такого, что эти системы работают слаженно, в едином режиме. Сейчас, в рамках ежегодной отраслевой программы по повышению обеспечения безопасности движения поездов, мы занимаемся модернизацией данных систем. Только в 2008 году 205 локомотивов будут оборудованы новыми приборами КЛУБ, 470 – САУТ, 777 – комплексами передачи данных (КПД-3).

Кроме того, системы безопасности, устанавливаемые на локомотивах, призваны снизить

влияние человеческого фактора на безопасность движения поездов. В частности, речь идет о несанкционированном проезде поезда на запрещающий сигнал.

Такая ситуация – чрезвычайное происшествие. К сожалению, она достаточно распространена. С начала 2008 года на сети дорог машинисты совершили 14 проездов на красный свет.

– Каждый такой случай серьезно анализируется, а его причины выясняются, – рассказывает Алексей Скребков. – Нередко такое происходит при движении поезда по некодированным путям. Тут особенно влияет вышеупомянутый человеческий фактор – машинист проявляет недостаточное внимание и неправильно выбирает режим ведения поезда.

А приборы безопасности и предназначены для того, чтобы предотвратить неправильные действия машиниста при подъезде к запрещающему сигналу. Увы, устройство систем безопасности сегодня пока позволяет это делать только на кодированном пути. И задача состоит в том, чтобы внедрить дополнительные функции в эти приборы и исключить проезд запрещающего сигнала в любой ситуации.

В идеале, система сама должна всегда определить, что поезд едет на запрещающий сигнал, оценить, правильно или неправильно действует в этой ситуа-



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

ции локомотивная бригада, и в случае необходимости автоматически остановить поезд.

ПРИБОРЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

– В настоящий момент идут работы по совершенствованию таких систем и приборов безопасности – надежность их работы в любом случае должна быть обеспечена, – продолжил Алексей Скребков. – Причем в этих системах модернизируется не только программное обеспечение, но и аппаратная часть – производится замена определенных плат, добавляются какие-то новые важные функции.

Все это делается согласно установленным в ОАО «РЖД» правилам, поскольку вносить любые изменения разрешено только по согласованию с заинтересованными департаментами компании – в частности, локомотивно-

го хозяйства, СЦБ и рядом других.

Для новых локомотивов, которые сегодня выпускаются заводами и эксплуатируются на сети дорог, разрабатываются современные приборы безопасности нового поколения.

К оборудованию, которое устанавливается на современные локомотивы, в ОАО «РЖД» сегодня существуют единые технические требования, основанные на многофункциональной системе безопасности и автоматического ведения поезда. Электровоз Ермак, тепловоз Т-25 и другие оборудованы этими новыми системами.

Сегодня технология перевозок совершенствуется, вес поезда растет, тяговые плечи удлиняются. И ОАО «РЖД» уже заказывает на заводах не только двухсекционные, но и трехсекционные локомотивы. В такой ситуации приборы безопасности и системы автоматического ведения поезда очень важны.

ПИЛОТНЫЙ ПРОЕКТ

– Отношения между ОАО «РЖД» и заводами – изготовителями приборов безопасности строятся на договорной основе, – рассказывает Алексей Скребков, – но в наших условиях это еще не гарантия, что не будет проблем.

В основном договоры выполняются, но бывают и исключения. Например, на сегодняшний день несколько отстает от графика поставки оборудования «Ижевский радиозавод».

То, что предприятие не полностью соблюдает свои обязательства, может помешать в выполнении пилотного проекта в локомотивном хозяйстве.

Суть его в том, что локомотивы при прохождении капитального ремонта на заводах по комплексной технологии, разработанной в ОАО «РЖД», стали оборудоваться приборами безопасности.

Учитывая то, что модернизация локомотивов производится и на дорогах, в условиях депо, невыполнение сроков поставки оборудования ставит под угрозу успех этой работы.

В департаменте локомотивного хозяйства регулярно проводятся плановые совещания по повышению качества обслуживания приборов безопасности, с участием представителей отраслевой науки, разработчиков и изготовителей данных систем, а также специалистов из локомотивных депо, которые непосредственно ведут их настройку и регулировку.

Ведь чтобы эти современные надежные приборы полностью дали тот эффект, на который они рассчитаны, нужно не только разработать и оснастить ими локомотивы, но и научить эксплуатационников правильно пользоваться ими, а ремонтников – качественно обслуживать эту технику.



ФОТО ИРИНЫ МЕНШИКОВОЙ

Для новых локомотивов – таких, как ЭП-1, – приборы нового поколения