

# Диагностика поможет

содержать путевое хозяйство в хорошем состоянии

## СЕМИНАР

Александр Панченко

Как мы уже сообщали, в Сочи прошла сетевая школа-семинар, на которой работники хозяйства пути обсудили проблемы и перспективы развития современных средств диагностики.

Открыл школу начальник отдела департамента пути и сооружений Виктор Бугаенко. Он выступил с докладом, в котором рассказал о перспективах развития диагностики, внедрении мобильных автоматизированных комплексов на железнодорожном ходу, единой системе обработки данных для планирования работ по ремонту пути.

## НА СКЖД КАЧЕСТВЕННОСТЬ СТАЛА ЛУЧШЕ

Заместитель начальника СКЖД по путевому хозяйству Эдуард Барсегов рассказал, что в последние годы на дороге проведена большая работа по улучшению состояния пути. В результате этого средняя оценка (за период с 2002 по 2007 годы) улучшилась на 38 баллов, а число неудовлетворительных километров сократилось в пять с половиной раз с 2362 до 452.



ФОТО АЛЕКСЕЯ ИВАНОВА

Есть и дальнейшие улучшения. Например, по результатам измерений, проведенных в 2008 году, балловая оценка по сравнению с прошлым годом снизилась еще на четыре балла, а количество неудовлетворительных километров уменьшилось на 85.

Известно, что техническое состояние полотна прямо влияет на скорость и безопасность движения поездов, на себестоимость и экономическую эффективность перевозок. Поэтому работы по реконструкции верхнего строения пути на СКЖД будут продолжаться. Наибольший объем будет выполнен на участке Чертково – Ростов – Адлер – 49,8 километра.

Система управления

путевым хозяйством совершенствуется, внедряются ресурсосберегающие технологии, которые направлены на продление срока службы рельсов и шпал, повышение скоростей и обеспечение безопасности движения поездов.

В 2008 году активно шла ликвидация «барьерных» мест. Был сдан в эксплуатацию Магринский тоннель на участке Туапсе – Адлер. В декабре выполнят капитальный ремонт моста на перегоне Сулин – Лесостепь, что позволит повысить скорость на данном участке.

Большое значение для дороги имеет окончание строительства Большого Новороссийского тоннеля, которое планируется на

2009 год, поскольку появится возможность доставлять в Новороссийский морской порт и вывозить оттуда негабаритные грузы.

Самым сложным на дороге остается участок Туапсе – Адлер, где чередуются скально-обвальные и оползневые косогоры, места с размывами земляного полотна горными реками.

В рамках развития направления Кузбасс – порты Азово-Черноморского бассейна идет строительство вторых путей на направлении Котельниково – Тихорецкая, Кореновск – Тимашевская с обходом Краснодарского узла, удлинение приемоотправочных путей на станциях для организации пропуска грузовых поездов повышенного веса и длины.

Мощным фактором развития инфраструктуры стала сочинская Олимпиада. С ней связаны укладка вторых путей на направлении Туапсе – Адлер и подготовка к строительству новых веток от Адлера до аэропорта и Красной Поляны.

До 2030 года будет реализована программа скоростного и высокоскоростного движения на основных пассажирских направлениях Чертково – Ростов – Адлер и Ростов – Минеральные Воды.

Реализация этих планов приведет к развитию и усилению путевого хозяйства, потребует новых подходов к диагностике.

## ПРИБОРЫ НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

В условиях роста объемов перевозок растет роль современных средств диагностики для обеспечения безопасности движения. Сегодня на дороге идет внедрение нового поколения съемных и мобильных средств автоматизированного учета.

Начальник дорожного центра диагностики пути СКЖД Александр Голова-

чев рассказал об истории этого подразделения, которое было создано в 1998 году. В его состав вошли мостоиспытательная, путеобследовательская, габаритообследовательская и геофизическая станции, дорожная стационарная лаборатория дефектоскопии, вагон-лаборатория по дефектоскопии, четыре магнитных вагона-дефектоскопа и четыре вагона-путеизмерителя.

Сегодня технический парк центра ощутимо обновлен. Получены четыре вагона-путеизмерителя нового типа, пять совмещенных вагонов-дефектоскопов и другое оборудование.

Процесс модернизации продолжается. Для реализации программы скоростного движения поездов необходимо развивать системы контроля и диагностики пути, повышать качество, точность измерения, а также автоматизировать обработку и расшифровку данных.

## С УЧЕТОМ РЕФОРМ

На сетевой школе-семинаре шла речь о создании единого центра диагностики железнодорожной инфраструктуры и построения новой системы диагностики и мониторинга, связанной с переходом на трехуровневую модель управления.

Также обсуждались последние технологические разработки – такие как видеоконтроль пути.

Представители СКЖД предложили сформировать организационно-штатную структуру дорожного центра диагностики пути, с учетом реформирования путевого хозяйства.

Техническую оценку существующих и перспективных средств измерения пути дали специалисты НПЦ «Инфотранс», ПИК «Прогресс», НТК «Радиоавионика». Они же оценили целесообразность их использования и модернизации.

О перспективных разработках комбинированных съемных средств контроля состояния пути рассказали представители ЗАО «ТВЕМА». О технологиях автоматизированного сбора информации для получения достоверных результатов при комплексной оценке состояния пути сделал сообщение представитель «ВНИИЖТа».

Обсуждались также такие проблемы, как метрологическое обеспечение, подготовка и обучение специалистов, обслуживающих диагностическую технику, и другие.

## ДЦНТИ СООБЩАЕТ

## Spacium – электричка 21-го века

В сентябре 2008 г. регион Иль-де-Франс (Париж) получил первый пригородный поезд нового поколения с завода Bombardier в Креспине (Франция) для начала опытных поездок – Spacium 3.06.

Он, по утверждению компании Bombardier, является более усовершенствованным аналогом, по сравнению с эксплуатируемым в настоящее время поездом в пригороде Парижа.

Стареющий электроподвижной состав, построенный в 1960 годах, потребовал замены в регионе Иль-де-Франс. Были три основных требования к новому поезду: увеличение вместительности, повышение комфорта и надежности. Bombardier разработала более вместительный вагон поезда в пределах имеющегося габарита длиной 13,24 м и шириной 3,06 м. Вагоны нового поезда станут самыми широкими из эксплуатируемых на сети синдикаата.

Они будут работать в семи или восьмивагонном исполнении вместимостью от 800 до 1000 пассажиров. Схема установки сидений 3+2 улучшит комфорт, а конструкция поезда не повлияет на габарит приближения строений. В вагонах предусмотрены места для пассажиров с ограниченной подвижностью. Дверные проемы оборудованы звуковыми и визуальными сигналами. Для осуществления беспрепятственной посадки и высадки пассажиров на платформы различной высоты предусмотрены «мобильные» ступеньки, способные менять длину – вагоны оснащены датчиками, осуществляющими автоматическое их выравнивание. Опрос пассажиров, ежедневно совершающих поездки продолжительностью от 30 до 60 мин, показал необходимость установки в вагонах информационных экранов с указанием маршрута следования поезда.

Spacium имеет яркую окраску, присущую компании Bombardier. Это, по мнению проектировщиков, поможет избежать актов вандализма. Для освещения вагонов применяются светодиоды, создающие хорошую освещенность салона вагона, которые потребляют электроэнергию в 8 раз меньше по сравнению с обычными лампами накаливания.

