

Електронні “сторожі” потребують удосконалення

Постійне підвищення цін на паливе спонукає залізницю до ощадливого господарювання. Особливо це стосується служби локомотивного господарства, яка використовує на тягу поїздів до 90 відсотків дизельного палива від загальної кількості по залізниці.



З метою економії паливно-енергетичних ресурсів з 2006 року на локомотиви М62, 2М62 та 2М62У почали встановлювати спеціальне обладнання Дельта-СУ, виготовлене на науково-виробничому підприємстві “Дніпротехтранс”. Нині на Львівській залізниці такими системами обладнано 143 секції тепловозів. Зокрема, у локомотивному депо Львів-Захід – 30 систем, Львів – 22 системи, Тернопіль – 10 систем, Ковель – 41 система, у Чопі – 18 систем та в Чернівцях – 22 системи.

Як розповів начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський, система Дельта-СУ призначена для контролю за експлуатаційними параметрами тепловоза. У процесі роботи тепловозів система дає можливість реєструвати ряд параметрів: швидкість, напрям руху і пройдений шлях тепловоза, середню, максимальну чи мінімальну швидкість руху на визначеній ділянці, реальні та розрахункові витрати палива, температуру, об’єм та рівень дизельного палива в баку, потуж-

ність дизель-генераторної установки, витрату пального в кілограмах за поїзду. А ще облік пального при екіпуванні локомотива, а також відображає на графіках злив палива, якщо такий має місце. Усі параметри роботи тепловозів фіксуються в реальному часі.

– До речі, уже зафіксовано кілька спроб несанкціонованого зливу дизельного палива з тепловозів, обладнаних системами Дельта-СУ, – говорить Ігор Войціховський. – Ми легко виявили такі факти, а локомотивні бригади, які зливали паливо, були звільнені з транспорту. Таким чином, система Дельта-СУ дозволила не тільки скоротити витрати палива в середньому на 1,7 відсотка, а й упродовж усієї роботи локомотива чітко стежити за витратами дизельного палива.

У зчитуванні інформації з системи нема проблем. Дані з бортового модуля, розміщеного в кабіні машиніста, через мобільний зв’язок передаються на сервер Укрзалізниці. Передача даних відбувається в реальному часі. Якщо ж

відсутнє покриття мобільного оператора, інформація на блоці попередньої обробки може зберігатися впродовж трьох діб. Завдяки спеціальному ключеві ці дані можуть переглянути відповідні посадові особи в депо, а також у службі локомотивного господарства.

Щоправда, раніше в нас були проблеми з передачею інформації. Із 10 вересня минулого року через заборгованість фірми “Дніпротехтранс” за послуги зв’язку не було передачі даних з сервера Укрзалізниці на АРМ локомотивних депо. Але з лютого цього року за кошти залізниці закуплено перші 30 SIM-карток, одного з мобільних операторів. Зараз такі картки встановлено на 90 системах. Зв’язок відновлено в локомотивних депо Львів-Захід, Львів, Ковель, Чоп. Вартість послуг зв’язку не перевищує 40 грн на місяць на одну картку.

Та попри всі переваги, система має певні недоліки. Виникають проблеми під час очистки датчиків системи вимірювання об’єму палива (різьбове з’єднання чутливого елемента з трубою в процесі експлуатації самовільно запаюється, що ускладнює процес розбору самого датчика). Часто виходять з ладу гнучкі вали датчика шляху та швидкості, які встановлені на колісних парах. Система є інерційною. Визначення рівня об’єму палива в баку значною мірою залежить від профілю колії, якою рухається локомотив.

Це підтвердив і бригадир цеху експлуатації локомотивного депо Львів Любомир Галамай, який зазначив, що система невірно відображає потужність дизель-генераторної установки. Також він наголосив, що локомотиви, на які встановлюються системи Дельта-СУ, мають бути технічно справними, бо якщо в процесі експлуатації з’являються певні, навіть незначні несправності в паливній апаратурі, система не має бажаної ефективності.

А машиніст-інструктор локомотивного депо Львів-Захід Ярослав Кухта зазначив, що система часто виходить з ладу.

– Ми її почали експлуатувати з кін-

ця 2007 року, – каже Ярослав Кухта. – Система досить непогана, але її ще треба удосконалити, бо окремі деталі виходять з ладу. Відбувається це не з вини працівників депо, бо вони не втручаються в її роботу. Коли трапляються такі поломки, ми викликаємо представників фірми-розробника і вони швидко усувають недоліки. У нас майже всі тепловози обладнані цією системою. Завдяки Дельта-СУ, а також навикам локомотивних бригад, депо впродовж першого півріччя зекономило 11,2 тонн дизельного палива.

– При освоєнні нового обладнання є певні особливості щодо його роботи в певному середовищі. Не оминули ці нюанси й системи Дельта-СУ, – каже начальник служби локомотивного господарства Ігор Войціховський. – Але, враховуючи всі позитивні властивості щодо економії паливо-мастильних матеріалів, покращення діагностики та використання дизель-генераторної установки, досягнутої при впровадженні системи, ці системи доцільно експлуатувати й надалі. Щоправда, для покращення їхньої роботи ми скерували підприємству-розробнику пропозиції із вдосконалення системи. Зокрема, зменшити в програмному забезпеченні час необхідної витримки на кожній позиції контролера машиніста, для зменшення розбіжностей між розрахунковими й фактичними витратами дизельного палива. Запропонували розглянути можливість обладнання системи додатковим датчиком вимірювання рівня та об’єму палива, що зменшить інерційність системи, покращить точність замірів палива та змінить залежність системи від профілю колії. Пропонується також розробити та надати інструкцію для роботи з програмним забезпеченням “Дельта-WEB” та інші. Це дозволить стежити за технічним станом локомотива й досягти кращих результатів раціонального використання паливно-енергетичних ресурсів, а, відповідно, дозволить зекономити значні кошти.

Дмитро ПЕЛИХ

• Про причини відміни дизель-поїзда №867 Сарни-Здолбунів

У дорпрофсож звернулися працівники відокремлених підрозділів Сарненського залізничного вузла з приводу відміни дизельного поїзда 867/6394 сполученням Сарни-Здолбунів.

На звернення залізничників відповіли начальник Рівненської дирекції залізничних перевезень Олександр Левицький та голова теркому Анатолій Протащук.

Із введенням нового розкладу руху поїздів із 31.05.2009 року цей дизель-поїзд, що відправлявся із ст. Сарни о 07:58, було відмінено, оскільки слідом за ним о 08:22 год. відправлявся ще один дизель №6393 Сарни-Здолбунів. У новому графіку руху замість двох дизель-поїздів залишено один

№6393 Сарни-Здолбунів, який тепер відправляється із ст. Сарни о 07:52 год. Різниця між цими поїздами полягала в тому, що поїзд №867 слідував як прискорений, маючи нумерацію пасажирського поїзда, і не зупинявся на зупинних пунктах і деяких станціях. На станцію Рівне поїзд №867 прибував о 09:51 год., а поїзд №6393 – о 10:49 год. Із введенням нового розкладу руху поїзд №6393 прибуває на ст. Рівне о 10 год 08 хв.

Середньодобовий дохід від продажу квитків у поїзді №867 сполученням Сарни-Здолбунів становив 300-350 грн, а вартість експлуатації цього поїзда становила 2 тис. грн на добу. Варто зазначити, що за безкоштовне перевезення пільгових категорій

населення по Рівненській області відшкодування становить 43,3% до фактичних витрат. Так за 5 місяців перевезено пільгових категорій населення на суму 1302,8 тис. грн, а відшкодовано лише 564,0 тис. грн.

Тому в зв’язку зі складним економічним станом на залізниці, з метою запобігання невіправданним експлуатаційним витратам, а також враховуючи те, що на даній ділянці впродовж малого проміжку часу курсував ще один поїзд №6393 Сарни-Здолбунів, було прийнято рішення про відміну з 31.05.09 р. дизель-поїзда №867 сполученням Сарни-Здолбунів.

На підставі викладеного, дирекція не вбачає доцільності відновлення курсування цього дизель-поїзда.

І знову контрабанда сигарет

22 червня цього року на станції Ужгород-2 приймальник поїздів при повторній перевірці поїзда №3611 перед відправленням на 7-й колії виявив 3 вагони з недоліками – навантаження вантажу по висоті відрізнялось від інших вагонів. Про ситуацію були негайно повідомлені черговий по станції, в. о. начальника станції, Ужгородська митниця та лінійний відділ міліції на станції Ужгород. Для подальшої перевірки ці вагони відчепили від складу поїзда і переставили на 11-ту колію. У двох вагонах посторонніх вкладень не було, а в третьому було виявлено 16 ящиків (800 блоків) сигарет марки “Класік”, прихованих від митного контролю.

За проявлену пильність при проведенні повторної перевірки вагонів перед відправленням поїзда начальник залізниці преміював приймальника поїздів пункту передачі вагонів на прикордонній станції Ужгород Івана Наконечного в розмірі посадового окладу.