

Мікропроцесорне “серце” для станційної роботи

(Закінчення. Поч. на 1-й стор.)

Присутні на випробуваннях (на фото) високо оцінили можливості системи МПЦ і висловили сподівання, що вже в найближчому майбутньому вона прийде на зміну застарілим пристроям ключової залежності та релейним системам електричної централізації.

Нагадаємо, що четвертого лютого 2010 року на ст. Доманинці Львівської залізниці вперше в Україні було впроваджено в дослідну експлуатацію мікропроцесорну централізацію стрілок і сигналів виробництва компанії “BETAMONT” Словаччина.

Упродовж року за роботою пристроїв МПЦ пильно стежили спеціалісти служби перевезень, сигналізації і зв'язку, ревізорський апарат Львівської залізниці та Укрзалізниці.

На першому етапі дослідної експлуатації залізничників найбільше цікавило питання, як загалом працюватиме система закордонного виробництва, адже мікропроцесорна техніка була пристосована до вимог безпеки руху, встановлених нормативними документами та інструкціями, які діють на залізницях України.



Крім того, у Словаччині та Чехії в даній системі МПЦ для контролю за рухом поїздів використовуються датчики рахунку осей рухомого складу, тоді як на ст. Доманинці для контролю за режимом – “зайнято/вільно” – прийомо-відправочних колій та стрілочних секцій застосовані тональні рейкові кола.

Викликав занепокоєння і грозивий період, оскільки наземні пристрої, які застосовуються в роботі МПЦ – стрілочні світлофори, електроприводи, дросель-трансформатори, кабелі – вітчизняного виробництва. Проте для роботи

системи в аварійному режимі використовується акумуляторний резерв, який дає змогу за відсутності електроенергії впродовж тривалого періоду часу переводити стрілки, відкривати сигнали, контролювати колії у режимі “зайнято/вільно” та встановлювати маршрути.

Десятого лютого 2011 року комісія Укрзалізниці відзначила високу надійність роботи системи МПЦ на ст. Доманинці. В архіві, який сама система веде впродовж року, не було зафіксовано жодного збою. Тож система МПЦ була прийнята в постійну експлуатацію.

Швидкісний рух потребує надійної технічної підтримки

Нещодавно в смт Чинадієво, що на Закарпатті, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ) спільно зі Східним науковим центром транспортної академії України провів IV Міжнародну науково-практичну конференцію “Електромагнітна сумісність та безпека на залізничному транспорті EMC&S-R”. Львівську залізницю на конференції представляли головний інженер служби сигналізації і зв'язку Роман Задорожний (на фото) та в. о. головного інженера служби електропостачання Петро Барух.



– Потреба в конференції виникла у зв'язку з тим, що розвиток нових систем управління та регулювання рухом на залізничному транспорті при збільшенні швидкості руху поїздів загострили питання гарантування їхньої безпеки та електромагнітної суміс-

ності, – говорить головний інженер служби сигналізації і зв'язку Роман Задорожний. – Учасниками конференції були науковці ДНУЗТ, Української державної академії залізничного транспорту (Харків), Національного технічного університету “Харківський політехнічний інститут”, Державного економіко-технологічного університету транспорту (Київ), Білоруського державного університету транспорту (БелДУТ), Науково-технічного центру залізничного транспорту Польщі, Уральського державного університету шляхів сполучення (Російська Федерація) та представники Одеської, Донецької і Львівської залізниць.

У перший день конференції основна увага була зосереджена на безпеці мікропроцесорних систем залізничної автоматики, які впроваджуються на залізницях. Основним фактором, який гальмує широке впровадження мікропроцесорних систем електричної централізації, є сумніви в їхній достатній надійності з точки зору функціональної безпеки. Скажімо, на трьох станціях Білоруської залізниці на даний час впроваджено мікропроцесорні системи електричної централізації чеського та власного виробництва, яка розроблена та виготовлена спеціалістами БелДУТу. У Польщі майже на 100 станціях впроваджено європейська система управління рухом поїздів ERTMS.

В Україні у 2008 році вперше почала експлуатуватися мікропроцесорна система МПЦ із вбудованою підсистемою контролю

колійних дільниць і повною відсутністю електромагнітних реле на посту “Південний” Алчевського металургійного комбінату. На станції Доманинці Львівської залізниці з 10 лютого цього року комісія Укрзалізниці ввела в постійну експлуатацію мікропроцесорну електричну централізацію системи ESB-1 словацької компанії “BETAMONT-ES s.r.o.”. На продукцію “Устаткування МПЦ стрілок та сигналів ESB-1”, яка зараз використовується в Чехії, ця компанія отримала сертифікат відповідності в державній системі сертифікації України. Пристрої мікропроцесорної електричної централізації (апаратна частина) адаптовані до вимог чинних нормативних документів залізниць України із використанням наземних пристроїв українського виробництва. За рік роботи, саме стільки тривав дослідний термін експлуатації, збоїв у роботі системи не зафіксовано.

Впродовж двох наступних днів на конференції розглядалися не менш важливі питання – електромагнітна сумісність технічних засобів електропостачання, автоматики, сертифікації систем, вплив корозії на залізобетонні опори. На завершення було запропоновано проводити такі конференції щорічно саме на Закарпатті, залучаючи до участі технічних представників Укрзалізниці та залізниць, які приймають заключне технічне рішення щодо впровадження обладнання та систем управління, із можливим виїздом для ознайомлення з роботою діючих пристроїв.

Оксана ПОДОЛЬСЬКА

Ужгородська дирекція найкраща у 2010 році

Розглянувши та проаналізувавши матеріали і розрахунки показників оцінки рівня якості обслуговування користувачів транспортних послуг упродовж 2010 року, керівництво залізниці і президія дорпрофсожу визначили переможцем дорожнього змагання Ужгородську дирекцію залізничних перевезень. До розгляду бралися показники дотримання швидкості та терміни доставки вантажів, збереження перевезених вантажів, повнота задоволення попиту на транспортні послуги, збільшення нетарифних надходжень від надання користувачам додаткових послуг, рівень безпеки перевезень та екологічність транспортних потоків.

За словами начальника відділу маркетингу та аналізу вантажних перевезень служби комерційної роботи Олени Щирової, у 2010 році комплексний показник якості транспортного обслуговування Ужгородської дирекції зріс на 2 відсотки в порівнянні до показників 2009-го. Торік дирекція залучила 173 нових клієнтів, які відправили 57,7 тис. тонн вантажів та отримали майже 45 тис. тонн. Порівняно з 2009 роком обсяги навантаження збільшилися на 222 тис. тонн, що становить 109 відсотків від плану.

Значно зросли й обсяги передачі через кордон зовнішньоекономічних вантажів. У напрямку Схід–Захід упродовж 2010 року ріст обсягів передачі таких вантажів у порівнянні з 2009 роком склав 25,7 відсотка, а в напрямку Захід–Схід – 15,8 відсотка. На 15,8 відсотка в порівнянні до 2009 року зросло перевезення вантажів колією 1435 мм на дільниці Держкордон–

Чоп–Дяково–Держкордон та у зворотному напрямку.

– Слід відзначити якісну роботу комерційного відділу та колективу сектора зовнішньоекономічних зв'язків Ужгородської дирекції, які забезпечили якісну роботу товарних контор та ритмічну і безперебійну роботу контор передач на залізничних прикордонних переходах із Угорщиною, Словаччиною та Румунією, – зазначила Олена Щирова. – Колектив Ужгородської дирекції минулого року докладав максимум зусиль для покращення роботи та якості обслуговування клієнтів.

За якісну роботу колектив дирекції буде нагороджено почесною грамотою, його керівництво, працівників вантажного відділу сектора зовнішньоекономічних зв'язків, поїзних і маневрових диспетчерів відзначать грошовими преміями.

Дмитро ПЕЛИХ

Економічний та естетичний ефект рацпропозиції

Торік в управлінні будівельно-монтажних робіт №1 запровадили у виробництво технології виготовлення фасадної плитки типу “Мартол”. Це – перша за останні 5 років раціоналізаторська пропозиція, яка була реалізована в цьому підрозділі. За словами головного інженера служби будівельно-монтажних робіт і експлуатації цивільних споруд (БМЕС) Любомира Мельника, плитка, виготовлена на потужностях БУ-1, використовується для облицювання цоколів будівель залізниці.

– Раніше ми купували плитку на ринку, через тендери, витрачаючи зайві час та гроші, – розповів Любомир Мельник. – Тож вирішили запровадити власне виробництво. У нас уже був вібростіл, ми виготовили відповідні форми, пристосували для цього відповідне приміщення, підготували працівників. Вигода – очевидна. За підрахунками, економічний ефект від нововведення, зважаючи на обсяги замовлення – 292,6 тис. грн. При збільшенні замовлень плитку можна було б реалізовувати для інших підприємств та приватних замовників, заробляючи додаткові кошти.

Загалом торік відокремлені підрозділи служби будівельно-монтажних робіт і цивільних споруд впровадили 17 раціоналі-

заторських пропозицій із загальним економічним ефектом 587,72 тис. грн. Свої пропозиції щодо покращення якості та економії виробництва втілювали практично усі 13 підрозділів служби БМЕС, та найактивнішими раціоналізаторами виявилися працівники Львівського експериментального заводу, заводу залізобетонних конструкцій, управління будівельно-монтажних робіт №1, Ужгородської дистанції водопостачання.

За словами головного інженера служби БМЕС Любомира Мельника, кількість рацпропозицій зростає. Раціоналізатори отримали матеріальне заохочення відповідно до економічного ефекту нововведень.

Богдан ЮРОЧКО