

Рухом поїздів керує “Навігатор”

(Закінчення. Поч. на 1 стор.)

Як розповів начальник станції Сарни Олександр Жовтяк, мікропроцесорна система кодового керування встановлена на станції ще у 1999 році. Вона покликана скоротити оперативний персонал станції шляхом передачі їхніх функцій керування та контролю персоналу сусідньої. Завдяки цьому було заощаджено чимало коштів.



– До запровадження цієї системи на станції Стрільськ постійно працювало п'ять чергових, – говорить Олександр Жовтяк. – А після її запровадження в Стрільську залишилися лише один черговий по станції на постій-

ній основі і один – підмінний. Проте в автоматичному режимі невеличка станція працює не постійно. Тричі на тиждень, у понеділок, середу і п'ятницю з 9:00 до 14:00 переводимо її на ручний режим управління. Такий режим роботи пов'язаний із технологічним процесом обслуговування колій, обладнання СЦБ і зв'язку та енергопостачання на дільниці. Відзначу, що це перший досвід запровадження мікропроцесорної системи кодового управління на залізниці. До цього часу працювали лише релейні системи. У той час взагалі було багато ручної роботи, а комп'ютеризація на залізниці лише набирала обертів. Навчившись і зрозумівши принцип дії програмного забезпечення, чергові по станції освоїли нові технології, у них не було страху, що зроблять щось не так. Зараз для них нема різниці, чи працювати за монітором, чи перемикає стрілки на звичному старому пульті. Але було б добре, якби й станція Сарни перейшла на мікропроцесорне керування, бо за новими сучасними технологіями – майбутнє. Мікропроцесорна система забезпечує більшу швидкість приготування маршрутів, високу надійність обладнання і гарантує безпеку руху поїздів.

Що ж до принципу керування станцією, то він не змінився порівняно із сучаснішими зразками, такими як, наприклад, на станції Доманинці. Приготувати маршрут можна кількома способами, але чергові по станції користуються найзручнішим – маніпулятором (“мишкою”) позначають початкову і кінцеву точки на моніторі.

– На моніторі станцію, яка заходиться за 11 кілометрів від Сарн, бачимо, як на долоні, – говорить черговий по станції Олександр Немов. – Бачимо всі колії і навіть поїзд, який позначається кількома червоними квадратами. Завдяки цьому можна легко вибрати колію і відкрити маршрут. Для цього не обов'язково знаходитися там, бо “Навігатор” дає мож-

ливість зробити це, не виходячи з приміщення чергового по станції Сарни. Щоб переключити стрілки і відкрити вхідний світлофор, достатньо лише вибрати колію, на якій комп'ютерною “мишкою” позначити початкову і кінцеву точки маршруту. У лічені секунди маршрут відкривається. Звичайно, інколи може щось не спрацювати, особливо в холодну пору року, адже там стрілка не обігривається. Проте це не завдає особливих клопотів, адже неподалік проживають колійники і працівники служби сигналізації та зв'язку, які за потреби усувають дрібні неполадки. До речі, коли станція переходить на ручний режим, управління звідси уже неможливе.

А чергова по станції Тетяна Абрамчук додала, що на ручний режим керування станція переходить для виконання технологічних процесів обслуговування інфраструктури для гарантування безпеки руху. Вона знаходить-



ся на одноколійній дільниці Сарни–Лунінець. Цією дільницею з Білорусі надходить найбільше цистерн з нафтопродуктами, що перед-

ресовуються на інші станції. Тому необхідно, щоб були справні колія та обладнання СЦБ і зв'язку. Станція Стрільськ хоч і невелика, проте виконує важливу функцію – через неї здійснюється схрещення і пропуск поїздів, що прямують або повертаються з Білорусі.

Начальник Сарненської дистанції сигналізації і зв'язку Віктор Кузьмич:

– На Львівській залізниці встановлено дві системи мікропроцесорного кодового управління МСКУ “Навігатор” – на станціях Стрільськ і Кар'єрна. Використання цих систем дозволило організувати дистанційне управління об'єктами автоматики малих станцій. Але на останній вона виявилася малоефективною, тому все обладнання ми демонтували для ремонту системи мікропроцесорного управління у Стрільську. Завдяки цьому підтримуємо її в хорошому стані досі, а це понад 12 років. Варто відзначити, що це дистанційне управління станцією стало першим кроком до впровадження мікропроцесорної диспетчерської централізації на залізниці. Звичайно, спочатку ми мали певні проблеми та збої в роботі через нестабільну електромережу. Але коли забезпечили постійну напругу в приміщенні поста електричної централізації, ці проблеми зникли. У процесі експлуатації виникали і дрібні зауваження. Пропозиції з їх усунення ми подали розробникові – Дніпропетровському підприємству “АНТРОН”, яке при подальших розробках врахувало наші зауваження. Щоправда, зараз ця система вже не виготовляється. Логічним продовженням її стала мікропроцесорна система диспетчерської централізації “КАСКАД”, яку впроваджено в дослідну експлуатацію в 2002 році, а в 2003-му – у постійну експлуатацію на дільниці Джанкой–Вадим Придніпровської залізниці. А з 2003 року почалося її впровадження на дільниці швидкісного руху поїздів Київ–Дніпропетровськ, і в цьому ж році нею обладнано дільницю Дніпропетровськ–П'ятихатки.

Дмитро ПЕЛИХ
Фото автора



“На Львівській залізниці було встановлено дві системи мікропроцесорного кодового управління МСКУ “Навігатор”, зокрема на станціях Стрільськ і Кар'єрна. Використання цих систем дозволило організувати дистанційне управління об'єктами автоматики малих станцій. Але на останній вона виявилася малоефективною, тому все обладнання ми демонтували для ремонту системи мікропроцесорного управління у Стрільську. Завдяки цьому підтримуємо її в хорошому стані досі, а це понад 12 років. Варто відзначити, що це дистанційне управління станцією стало першим кроком впровадження мікропроцесорної диспетчерської централізації на залізниці”.

