

Зв'язок як складова безпеки руху

Сучасний розвиток систем залізничного зв'язку та автоматики неможливо уявити без застосування новітніх технічних засобів, запровадження нових методів та технологій. Саме цим займаються фахівці одного з підрозділів залізниці – лабораторії автоматики, телемеханіки та зв'язку служби сигналізації і зв'язку залізниці, скеровуючи свої знання та досвід на гарантування безпеки руху поїздів, підвищення надійності приладів автоматики, телемеханіки та зв'язку, засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу, забезпечення їхнього технічного обслуговування та ремонту.

Більш детально про роботу колективу лабораторії ми поспілкувалися з її керівником Олександром Самонічевим.



– Наш підрозділ був створений практично разом зі службою сигналізації і зв'язку залізниці. У мене зберігся витяг із наказу народного комісара шляхів сполучення №66/а від 23 січня 1941 року, де затверджено Положення про лабораторії сигналізації і зв'язку заліниць тодішнього СРСР. Цілком логічно вважати цю дату днем народження цього підрозділу і на Львівській залізниці. І хоча відтоді минуло багато десятиліть, питання гарантування безпеки руху поїздів у господарстві сигналізації і зв'язку досі залишається пріоритетним.

– Олександр Станіславовичу, яка структура лабораторії?

– Вона побудована за принципом роботи певних груп працівників, що безпосередньо займаються окремими напрямками господарства. Зокрема є групи метрології, аналогово-цифрового зв'язку, АТС, станційного зв'язку та місцевих мереж, програмно-апаратних комплексів, кабельна група, бригада технічної докумен-

тації СЦБ. Крім того, маємо два службово-технічні вагони – вагон АЛС і ПВНАБ. Перший призначений для контролю за роботою пристроїв кодування автоматичної локомотивної сигналізації на дільницях, а другий виконує функції своєрідного тестування роботи пристроїв контролю за виявленням нагрівання букс у поїздах. Є також

вагон-лабораторія радіозв'язку для контролю якості зв'язку на станціях і перегонах, який здійснює періодично на всіх дільницях залізниці відповідно до вимог ПТЕ, а також на дільницях сусідніх залізниць за попередньо затвердженим графіком. Фахівці метрологічної групи тримають на контролі відповідність до нормативних вимог засобів вимірювання та застосування їх у господарстві сигналізації та зв'язку залізниці. Вони також проводять калібрування (перевірку) засобів вимірювання та атестацію дослідного обладнання на підприємствах господарства сигналізації та зв'язку відповідно до затвердженої методики спільно з Дорожнім центром стандартизації та метрології залізниці.

В обов'язки групи технічної документації входить аналіз і погодження технічної документації на пристрої автоматики, телемеханіки та зв'язку дистанцій сигналізації та зв'язку, що надходить на затвердження в службу сигналізації та зв'язку.

Фахівці лабораторії здійснюють організацію та забезпечення обліку приладів СЦБ у базі даних автоматизованого робочого місця електромеханіка зі заміни приладів СЦБ (АРМ РТД) на залізниці. Проводять адміністрування баз даних АРМ РТД (автоматизованого робочого місця ремонтно-технологічної дільниці) у межах залізниці.

Таким чином уся діяльність лабораторії спрямована на гарантування безпеки руху поїздів, підвищення надійності роботи пристроїв СЦБ і зв'язку, надання практичної та методологічної допомоги дистанціям сигналізації та зв'язку при впровадженні нової техніки.



Начальник вагона АЛС Мар'ян Манівець

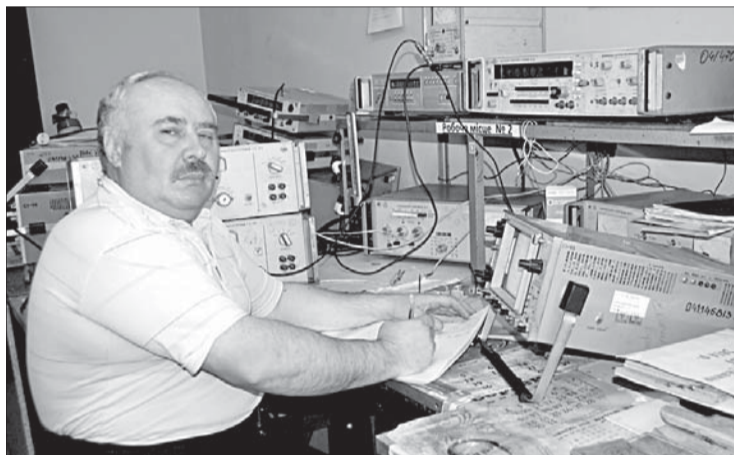
тації СЦБ. Крім того, маємо два службово-технічні вагони – вагон АЛС і ПВНАБ. Перший призначений для контролю за роботою пристроїв кодування автоматичної локомотивної сигналізації на дільницях, а другий виконує функції своєрідного тестування роботи пристроїв контролю за виявленням нагрівання букс у поїздах. Є також

– Яка саме техніка впроваджується зараз на залізниці?

– За попередні роки стрімко розвивається залізничний зв'язок. Широке застосування отримали волоконно-оптичні лінії зв'язку (ВОЛЗ), щоправда, поки що лише на основних, магістральних напрямках. Зокрема на дільниці Львів–Красне–Здолбунів,

Львів–Персенківка. Дедалі більше застосовується система SDH дорожнього і магістрального рівня. А це вже нова якість зв'язку, а точніше – новітні системи передачі даних між відокремленими підрозділами в межах залізниці і між залізницями. Наразі триває модернізація зв'язку на дільниці Львів–Миколаїв–Стрий та на вузлі станції Львів. Реалізована система моніторингу блоків живлення Power One у межах залізниці, завершено реорганізацію цифрових потоків.

Трохи повільніше, та все ж прогресують системи залізничної автоматики. От нещодавно на Львівській залізниці чи не вперше в Україні запроваджено мікропроцесорну систему електричної централізації стрілок і сигналів на станції Доманинці. Дедалі більше локомотивів обладнується мікропроцесорними системами безпеки АЛС-МП та КЛУБ, оновлюється елементна база. Скажімо так: підвищується надійність старих систем безпеки шляхом заміни у них окремих модулів і блоків на більш сучасні. Нова апаратура вимагає нового підходу, нових знань.



Інженер-метролог Євген Сава

Тому одним з основних завдань лабораторії є проведення технічних занять з експлуатаційним персоналом дистанцій на місцях.

У перспективі планується впровадити вперше в Україні систему мікропроцесорного автоблокування на перегоні Кам'яниця–Доманинці, що разом із МПЦ Доманинці утворить єдиний комплекс систем безпеки руху поїздів на станції і на перегоні. Над реалізацією цього завдання вже працює наша група – зараз виконуються роботи з монтажу ВОЛЗ.

– Надзвичайно актуальним є питання безпеки на залізничних переїздах.

– У цьому напрямку теж ведеться активна робота з модернізації та вдосконалення обладнання. Впроваджуються нові типи шлабгаумів, світлофорів, пристроїв звукової сигналізації тощо. Щоправда, через брак фінансування об'єми робіт не відповідають потребам. Є багато напрацювань, які ще чекають фінансування.

– Як відомо, впровадження прискореного руху додало нюансів у роботі зв'язківців. Які проблеми довелося вирішувати?

– Із запровадженням швидкісного руху поїздів, які можуть розганятися до 160 км/год., виникли певні проблеми із роботою пристроїв автоматичної локомотивної сигналізації – була значна кіль-



Інженери Ігор Роса та Євген Сізов

кість збоїв. Довелося оперативно вживати заходи із виправлення ситуації – збільшувати довжину ізолювання дільниці на шляху прямування, змінювати схеми тощо. Гостроту проблеми було знято, але частково. Збої, на жаль, і зараз подекуди трапляються. Це – вада системи кодування, розробленої ще в середині минулого століття. Колійні технології, рухомий склад значно оновилися, а системи СЦБ здебільшого “залишаються” у минулому столітті. Та й тоді система

Це і виділення автотранспорту на виробничі потреби, і забезпечення службових вагонів вугіллям на зимовий період, і багато іншого.

– Очевидно, що в роботі з технікою не останню роль відіграють люди...

– Колектив у нас молодий, середній вік працівників – близько 30 років. Це й не дивно, адже нова техніка вимагає енергійних, сучасних людей із відповідною освітою, здібностями та сучасним мисленням. Тому виокремлювати когось не буду. Серед ветеранів лабораторії хочу згадати Юрія Жужукіна – керівника групи АТС і телефонії. Наразі він опікується усім корпоративним мобільним зв'язком залізниці. Надзвичайно кваліфікований фахівець у своїй справі, користується високим авторитетом серед молоді. Відмінно справляються зі своїми обов'язками керівник групи комп'ютерних технологій та навчання Ольга Несторівська, інженер групи метрології Олег Сенюк, старший електромеханік групи метрології Володимир Мудраков, заступник начальника лабораторії Андрій Гасюк. До речі, багато колишніх працівників лабораторії нині посідають керівні посади в службі та дистанціях сигналізації і зв'язку.

– Знаю, що і Ваш вибір стати залізничником був не випадковим.

– Справді. Я народився у родині залізничників – батько, мати, дідусь, бабуся – усі працювали на Львівській залізниці. Загальний стаж нашої залізничної династії перевищує 100 років. Я навчався у Львівському залізничному технікумі, згодом закінчив Харківську державну академію залізничного транспорту. Працював електромонтером, електромеханіком СЦБ, інженером, ревізором із безпеки руху поїздів. До призначення на посаду начальника лабораторії 10 років виконував обов'язки заступника начальника 2-ї Дистанції сигналізації та зв'язку. Тож здобув певний досвід за 20 років безперервного стажу. До речі, моя бабуся у далеких 50-х працювала провідником у службово-технічному вагоні АЛС, що належав нашому підрозділу, а батько був машиністом у локомотивному депо Львів-Захід. Мама працювала інженером інформаційно-обчислювального центру залізниці, зараз вона на заслуженому відпочинку, допомагає нам із дружиною у вихованні синопка Юрія.

Спілкувалася Оріся ТЕСЛЮК
Фото Олександра САМОНІЧЕВА
та автора