

В дистанции пути ПЧ 42 Мурманского отделения Октябрьской железной дороги



**Петрик Владимир
Александрович**

Начальник участка
дистанции пути ПЧ-42
Мурманского отделения
Октябрьской ж.д.

Город Мурманск расположен за Полярным кругом. На особенности климата Мурманска влияет близость моря и воды теплого течения Гольфстрим. С декабря по середину января солнце не поднимается над горизонтом, и наступает полярная ночь. Светлое время суток более походит на сумерки. Синоптики говорят, что из-за неровной местности региона и множества сопок, увидеть краешек солнца мурманчане смогут не раньше 14 января при условии ясной погоды...

В декабре 2005 г. я проходил обучение на курсах расшифровщиков дефектограмм в г. С-Петербурге в ОАО «Радиоавионика». Хочу отметить, что слушателям в доступной форме приведены материалы, дающие представление о формировании В-развертки, рассмотрены функциональные возможности, порядок работы дефектоскопов с регистраторами, эксплуатируемых в настоящее время на железных дорогах. Учащиеся изучали все современные программы отображения сигналов контроля рельсов, а также возможности нового дефектоскопа АВИКОН-11, который в скором времени будет введен в эксплуатацию на нашей дистанции пути.

В связи с тем, что на дороги поступают дефектоскопы нового поколения с возможностью просмотра сигналов в виде В-развертке в пути, считаю необходимым проводить такие курсы для операторов дефектоскопных тележек, т.к. полученные знания помогут им на практике, и качество контроля рельсов повысится.

Во время обучения я написал данную статью, в которой хочу немного рассказать о работе цеха дефектоскопии дистанции пути ПЧ-42 Мурманского

отделения Октябрьской железной дороги и высказать свои пожелания разработчикам дефектоскопической техники.

Штат цеха дефектоскопии ПЧ-42 состоит из 27 человек: начальник участка, наладчик, инженер по расшифровке, 2 бригадира по путевым измерениям и 22 оператора дефектоскопа.

С 2003 г. в дистанцию стали поступать регистраторы РСД-Т дефектоскопов типа РДМ-2. С мая 2003 г. работает дефектоскоп АВИКОН-01 с регистратором РИ-01.

Сразу хотел бы отметить низкое качество изготовления регистраторов РСД-Т. Так, к примеру, один из регистраторов за период с января 2002 г. по настоящее время находился в ремонте в течении 14 месяцев (суммарно). Другие регистраторы типа РСД-Т простаивали в ремонте от 3 до 8 месяцев. В то же время регистратор РИ-01 за весь период эксплуатации находился в ремонте всего 1 день, неисправность была устранена наладчиком.

В цехе дефектоскопии в отдельном кабинете совместно с наладчиком для расшифровщика дефектограмм оборудовано рабочее место (фото 1), оснащенное современным компьютером. Поначалу расшифровку осуществлял оператор дефектоскопа 7 разряда, прошедший курс обучения в ОАО «Радиоавионика». В настоящее время в цехе введена должность инженера по расшифровке, имеющего 9 разряд. Недавно в ОАО «Радиоавионика» прошли обучение 2 оператора 7 разряда для подмены расшифровщика на случай болезни или отпуска.



Фото. 1. Рабочее место расшифровщика

Ежемесячному контролю средствами дефектоскопии подлежат более 614 км рельсового пути. Регистрации подлежат 550 км. Дистанция имеет

отдаленные участки пути, на которых операторы работают около 3 недель, не имея возможности вернуться в тот же день в цех. В связи с этим существует проблема оперативной передачи данных контроля расшифровщику (осуществляется 1 раз в неделю).

В настоящее время цехах дефектоскопии Октябрьской ж.д. (в том числе и на нашей) возникают определенные сложности с установкой и эксплуатацией программного обеспечения к регистраторам. Особенно остро стоит проблема с внедрением Программно-аппаратного комплекса (ПАК НК). Все трудности при эксплуатации программного обеспечения приходится решать собственными силами. В связи с этим, хочу сказать, что разработчики программ должны решать проблемы внедрения, установки и поддержки программ на дистанциях пути непосредственно с региональными вычислительными центрами (РВЦ) дорог.

Хотелось бы, также, отметить, что большой объем ведомой расшифровщиком документации. В журнале расшифровки на каждый файл прохода дефектоскопа любой протяженности нужно заполнить отдельную страницу с множеством граф, при этом за день набирается до 20 файлов. Это приводит к сокращению рабочего времени на расшифровку. Поэтому необходимо сократить количество заполняемых позиций, например, за счет того, что в самом файле дефектограммы часть информации уже имеется.

Вместе с тем, в связи с появлением дефектоскопов с регистраторами в первое время заметно увеличилось количество выявляемых на ранней стадии ОДР: в 2003 г. выявлено – 34 ОДР, в 2004 г. – 59 ОДР, на текущий момент 2005 г. – 45.

В 2005 году наш цех посетил ЦРБ Шанайца Петр Станиславович, он выделил деньги в сумме 1,3 млн. руб для приобретения современных средств дефектоскопии, благодаря чему были заключены договора с ОАО «Радиоавионика» на приобретение 4-х новейших дефектоскопов АВИКОН-11, 2-х переносных дефектоскопов АВИКОН-02, программного обеспечения ИПБ-11, программы «График», тренажеров и программ для обучения и аттестации операторов. Проблему оперативной передачи данных контроля рельсов на нашей дистанции планируется решить в 2006 г. при получении дефектоскопов АВИКОН-11 и приобретением дополнительных съемных карт памяти к ним, которые будут ежедневно передаваться в цех.

Руководителем отдела пути было предложено создать региональный центр по расшифровке дефектограмм при Мурманском отделении дороги, что нашло поддержку у начальников участков Мурманского отделения (4 дистанции пути). Мы надеемся, что при создании подобных центров достоверность расшифровки сигналов будет возрастать за счет коллегиального решения сложных ситуаций. Отмечу, что при создании центра необходимо укомплектовать штат расшифровщиков с учетом отпусков, болезней.

В октябре 2005 г. наш цех посетил президент ОАО РЖД Якунин В.И. (фото 2). Ему понравились условия труда работников цеха дефектоскопии. Особо интересовался работой расшифровщика, просмотрел несколько

фрагментов дефектограмм. В целом президент ОАО «РЖД» остался доволен работой цеха и пожелал дальнейших успехов.



Фото 2. Визит президента ОАО «РЖД» Якунина В.И. в цех дефектоскопии ПЧ-42

Хотелось бы акцентировать разработчиков новой дефектоскопической техники на обеспечение надежного акустического контакта в пути (особенно эта проблема актуальна в зимнее время из-за наличия наледи, грязи и др. на поверхности катания рельса). Данная проблема сводит на нет все новые возможности дефектоскопов.

В заключении отмечу, что уровень технической подготовки операторов дефектоскопов и расшифровщиков определяет качество контроля рельсов и, в конечном итоге, обеспечивает безопасность движения поездов. За последние 10 лет на нашей дистанции не было выявлено ни одного ОДР сетевыми мобильными средствами дефектоскопии, что говорит о высокой квалификации и ответственности операторов и расшифровщика к выполняемой работе. За этот период не было допущено ни одного излома рельсов!

Надеемся, что с внедрением новой дефектоскопической техники, широкими возможностями по регистрации, отображению и обработке сигналов контроля рельсов нам удастся и впредь обеспечивать безопасное движение поездов на Октябрьской железной дороге.