



Призыв

Выпуск | 12.02.2019 (/zdr/178/?archive=49209)

7 полоса

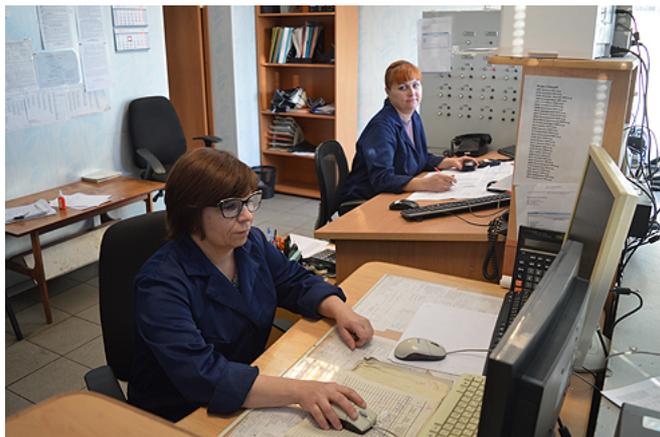
 (/zdr/178/?
page_print_=Y&ID=145)

фото: Вячеслав Чеботько

В автоматическом режиме

Теперь на сокращённое опробование тормозов времени уходит в два раза меньше

В эксплуатационном вагонном депо Карталы в течение четырёх лет полностью заменили устаревшие устройства зарядки опробования тормозов грузовых составов на современную автоматизированную систему диагностики.

– Систему АСДТ-5К мы получили в рамках инвестиционной программы по развитию эксплуатационных депо, безопасности движения и внедрению ресурсосберегающих технологий на железнодорожном транспорте. Это оборудование пришло на замену устаревших устройств зарядки опробования тормозов (УЗОТ). В данный момент в Карталах и Магнитогорске эксплуатируется в общей сложности семь новых систем, – рассказывает главный инженер эксплуатационного вагонного депо Карталы Бакыт Мурзабаев.

Первая установка автоматизированной системы диагностики тормозов грузовых вагонов была смонтирована четыре года назад в парке «А» станции Карталы-2. Но здесь необходимо сделать небольшой экскурс в историю. В рамках выполнения межправительственного соглашения между Российской Федерацией и Республикой Казахстан сопредельному государству отошёл Тобольский участок, а станция Карталы в связи с этим стала межгосударственным стыком со всеми вытекающими отсюда последствиями. Движенцам пришлось радикально менять технологию работы и вводить в действие дополнительные резервы. Проблему решили и с помощью путей парка «А», в реконструкцию которых были вложены немалые деньги. Сейчас отсюда отправляется основная масса поездов в Казахстан. Однако полное опробование тормозов в грузовых составах, уходящих на линию, приходилось проводить с помощью электровоза – как единственного источника сжатого воздуха, поскольку задействовать на этом участке стационарную компрессорную не представлялось возможным. Это, естественно, создавало вагонникам немало проблем и тормозило весь перевозочный процесс в целом. Задачу решили с помощью автоматизированной системы диагностики тормозов. Затем две системы АСДТ-5К были установлены в парке «М». А сегодня новое оборудование запущено в работу на станции Карталы-1: оно было установлено сначала в нечётной горловине Челябинского направления с восьмого по шестнадцатый путь, а потом в чётной горловине Магнитогорского направления. Существенную помощь в проведении модернизации оказала инженерная служба вагонного хозяйства во главе с главным инженером Вячеславом Сыпаловым.

Система АСДТ-5К предназначена для опробования тормозов в соответствии с «Инструкцией по эксплуатации тормозов подвижного состава железных дорог» с целью выявления неисправностей оборудования или отдельных групп вагонов в пунктах технического осмотра». Новое оборудование имеет ряд существенных преимуществ по сравнению с установками УЗОТ. Оно обеспечивает дистанционное управление продувкой магистрали пониженным давлением, зарядку тормозной сети состава до установленного давления, ускоренную зарядку, проверку плотности тормозной магистрали в состоянии отпуска, торможение, проверку плотности тормозной магистрали в состоянии заторможенности, отпуск тормозов, ускоренный отпуск. Кроме этого, АСДТ-5К может работать в диагностическом режиме.

В сущности, система состоит из центрального поста оператора ПТО, где находится персональный компьютер со специализированным программным управлением, и пневматической установки, состоящей из секций тормозов (функционально это электронный кран машиниста с дистанционно регулируемыми параметрами). Воздухом АСДТ-5К обеспечивает модульная компрессорная установка, которая, в отличие от стационарной, значительно экономичнее. Она работает без оператора и в автоматическом режиме подаёт сжатый воздух в АСДТ. При полном заполнении ёмкостей электродвигатель компрессора отключается, а если давление в них падает, то автоматически запускается.

Установкой и привязкой компрессоров к местности, помимо основных подрядчиков, занимались также и специалисты вагонного депо под руководством главного инженера Бакыта Мурзабаева. Теперь на соответствующих междупутьях установлена отдельная питающая воздушная колонка, и, подключая к ней состав, вагонники качественно, в соответствии с требованиями технологического процесса, могут провести полное обслуживание и опробование тормозов. Локомотивной бригаде, подъехавшей под состав, остаётся сделать только сокращённое опробование тормозов.

– От автоматизированной системы диагностирования существенный выигрыш получили локомотивщики. Электровоз подъезжает уже к готовому в рейс составу. Бригада проводит сокращённое опробование тормозов, и поезд отправляется на линию. На всё это уходит всего 20 минут вместо 45. Есть свои плюсы и для движенцев. Прежде всего – уменьшились простои. Что касается вагонников, то установка АСДТ-5К даёт нам надёжную гарантию безопасности движения, – заключает Бакыт Мурзабаев.

