

# «Стрелка» длиной в сто метров

На станции Тосно путейцы установили и ввели в эксплуатацию уникальную для сети дорог конструкцию

В начале апреля на главном ходу Октябрьской железной дороги Санкт-Петербург – Москва открыт сезон работ по модернизации пути. Одним из основных этапов стала замена стрелочного перевода на станции Тосно новой – уникальной для сети РЖД – конструкцией.

Главный инженер службы заказчика ОЖД Денис Лаврентьев сообщил нам, что укладка скоростного стрелочного перевода марки 1-22 была закончена 12 апреля. Теперь идёт этап обязательных сертификационных испытаний сотрудниками ВНИИЖТа, которые присутствовали и при укладке. Для контроля и сбора сведений на «стрелке» установили необходимое оборудование, которое считает все данные о ходе эксплуатации.

Практически непрерывно находились на месте работ начальник Санкт-Петербург-Московской дистанции пути Андрей Блинников и его заместители, руководитель ПМС-82 Александр Юшковский, а также представители конструкторского и технологического секторов Новосибирского завода-изготовителя Илья Цитцер и Максим Лаврентьев. Они специально прибыли в Тосно для осуществления надзора за соблюде-

один был задействован на прогровке стрелочного перевода перед его укладкой, второй – на очистке щебня на перегоне. Укладочные краны тоже работали в паре. Первый участвовал в вырезке загрязнённого грунта на путепроводе того же перегона, второй – в процессе замены «стрелки». У путейцев были сомнения насчёт грузоподъёмности крана, ведь вес и длина «стрелки» в два с лишним раза больше чем у обычных. Поэтому укладка производилась частями.

– Длина нового стрелочного перевода – 100 метров, у прежних – 41. Приходилось отворачивать брусья, которые потом заводили отдельно. Прикручивали их уже на месте. Без разборки рамы и переводной кривой укладку «стрелки» осуществить было бы невозможно, – отмечает заместитель начальника ПМС-82 Андрей Плещский.

Кроме того, в работах задействовали высокопроизводительные машины Дуоматик, Уни-мат, а также сварочную ПРСМ. Работники последней провели высококачественную сварку стыков.

Андрей Геннадьевич рассказал нам, что трудится в ПМС-82 уже 17 лет. Хорошо помнит, как 11 лет назад их предприятие впервые на дороге укладывало стре-



Специалисты ПМС-82 начинают монтаж самого длинного на ОЖД стрелочного перевода

» Новый стрелочный перевод хотели уложить ещё в 2016-м, но завод не успел изготовить конструкцию до наступления заморозков

нием геометрических параметров. Ведь новейшая разработка этого завода в два с лишним раза длиннее уже эксплуатируемых стрелочных переводов.

Сама укладка любого стрелочного перевода всегда требует серьёзной подготовки. Наладочные и отделочные работы, корректировка всех параметров производились силами Санкт-Петербург-Московской дистанции пути.

Начальник путевой машинной станции № 82 Александр Юшковский отметил, что впервые в России замена и укладка «стрелки» производились необычным для этого процесса механизированным способом. С привлечением высококвалифицированных специалистов удалось правильно просчитать каждый этап.

В это же время проходили работы на перегоне от Тосно до Ушаков. Там осуществлялись прогровка, глубокая очистка щебёночного слоя специальной техникой, перезакрепление плетей и введение их в температурный интервал с последующей сваркой, вырезка балластного слоя на путепроводе, его замена и выправка пути.

В процессе модернизации в этом «окне» участвовали два шебнеочистительных комплекса:

лочный перевод № 27-68 краном УКСП. Только тогда он был дорожным мастером.

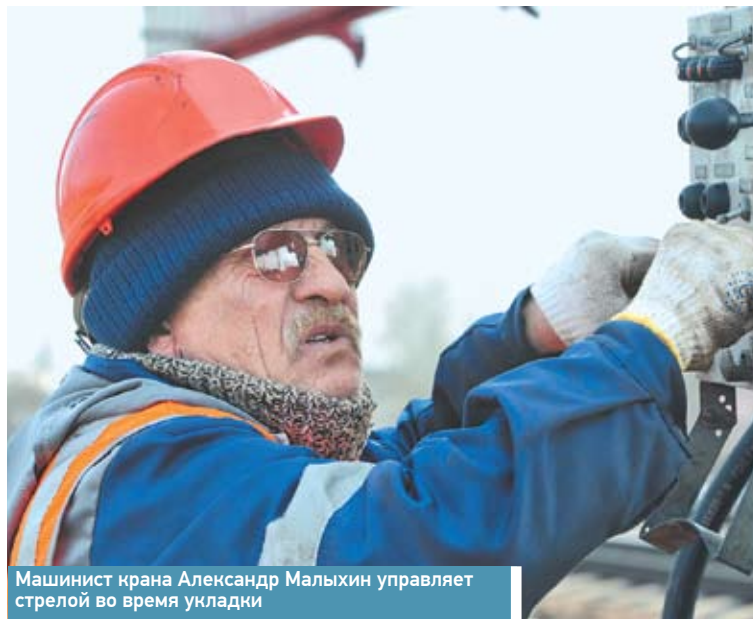
– Интересная работа. Чувствуешь себя причастным к историческому событию, – говорит он. – Новый стрелочный перевод хотели уложить ещё в прошлом году. Но завод не успел изготовить конструкцию к сентябрю. Готова она была только тогда, когда в Тосно начались заморозки. А при них укладочная техника могла не сработать...

– Работы были проведены на отлично, тем более с учётом того, что велись они новым для нас способом и с ранее не знакомой нам конструкцией, – заключает начальник ПМС-88 Георгий Зверев.

Замена стрелочного перевода была выполнена в строгом соответствии с графиком. В 14.30 12 апреля движение на закрытом участке было открыто. Два дня по этому участку ходили только хозяйственные поезда, а 14 апреля были запущены и пассажирские, в том числе, высокоскоростные «Сапсаны».

Этот ценный опыт впоследствии будет использован на территории всех дорог Российской Федерации.

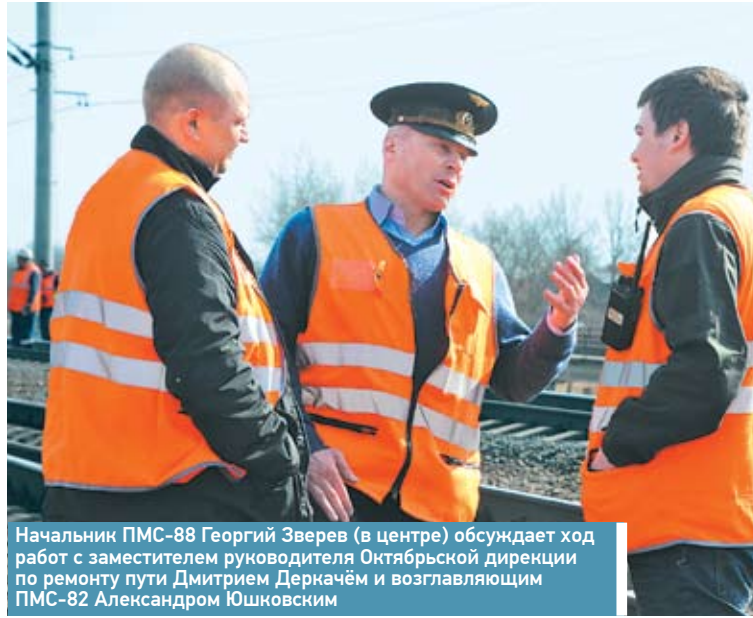
НАДЕЖДА ПЛАХОВА  
ФОТО ИВАНА КУРТОВА



Машинист крана Александр Малыхин управляет стрелой во время укладки



Быстрая и квалифицированная работа газорезчика Владимира Иванова помогла оперативно выполнить демонтаж старой «стрелки»



Начальник ПМС-88 Георгий Зверев (в центре) обсуждает ход работ с заместителем руководителя Октябрьской дирекции по ремонту пути Дмитрием Деркачём и возглавляющим ПМС-82 Александром Юшковским



«Окно» на втором пути главного хода ОЖД длилось пять дней



Слаженные действия операторов специализированного укладочного крана позволили закончить работы, не выходя за рамки установленного графика