

Проблемы технического обслуживания приборов неразрушающего контроля рельсов

Поступив в 1983 году на работу в Дорожную лабораторию дефектоскопии Свердловской ж.д. на должность механика-наладчика, я ознакомился с дефектоскопами УЗД-56, УРД-58, УРД-63, УРДО-3 и УЗД-НИИМ-6М составляющими основной парк дефектоскопов для неразрушающего контроля рельсов уложенных в путь.

В последующие годы на дорогу поступали модификации этих дефектоскопов («Рельс-4», «Рельс-5», «Поиск-2», «Поиск-10Э»), обеспечивая обнаружение дефектов, которые ранее не могли быть выявлены в силу отсутствия такой технической возможности.

Материально-техническая база для ремонта и технического обслуживания дефектоскопных средств шагала в ногу с внедрением этих дефектоскопов на дороге.

Существенное повышение качества и достоверности контроля рельсов дало внедрение съемных дефектоскопов сплошного контроля с регистраторами Авикон-01(МР), РДМ-2, АДС-02, которые составляли к концу 90-х годов 63% от эксплуатируемого парка. Приборы построены на новой элементной и микропроцессорной базе.



*Рабочее место проведения технического обслуживания, регулировки и ремонта
средств неразрушающего контроля*

В 90-х годах при распаде СССР началось отставание материально-технической базы для ремонта дефектоскопов от темпа их внедрения на дороге. Запасные части, комплектующие и расходные материалы, стали поступать на дорогу в неполном количестве от заявленного объема.

В период акционирования компании ОАО «РЖД» снабжение запасными частями для дефектоскопной техники практически прекратилось. По 1 – 1,5 года не поставлялись преобразователи (ПЭП). Выживали, как могли, использовали старые скудные запасы проводов, кабелей, радиоэлектронных

компонентов. Микросхемы и другие детали зачастую закупались энтузиастами - за свой счет. Сложилось впечатление, что про дефектоскопию забыли, а вспоминали только когда происходили изломы рельсов по дефектам.

В феврале 2007 года стационарная лаборатория и вагон-лаборатория были переподчинены Дорожному центру стандартизации и метрологии. Были перераспределены лимиты финансирования по статье «Запасные части для путевой техники» в объеме 800 тыс. руб. в год – и проблема материально-технической базы была решена.

В октябре 2004 года был снят с эксплуатации вагон-лаборатория. В вагоне-лаборатории проводился ремонт и техническое обслуживание 70% дефектоскопов от эксплуатируемого парка. В настоящее время простой дефектоскопов поступивших по графику на техническое обслуживание с дальних дистанций составляет от 7 до 10 дней с учетом времени доставки. При этом дорога теряет 1,5 – 2 млн. руб. в год (командировочные, гостиница, билеты).

Из-за низкой конкурентности заработной платы специалистов, штат лаборатории укомплектован на 50%, что влечет увеличение простоев в ремонте дефектоскопов до 10% рабочего времени.

Отрицательно сказывается на эффективности использования дефектоскопных средств низкий уровень заработной платы операторов дефектоскопных тележек. Необходимо решить вопросы заработной платы и материальных стимулов повышения качества контроля.

С 2006 года на дороге появились еще более совершенные приборы типа Авикон-02, Авикон-11, РДМ-22, РДМ-33. Введение в эксплуатацию дефектоскопов нового поколения предопределило необходимость переподготовки и повышения квалификации специалистов осуществляющих ремонт новых приборов.



Стенд для настройки датчиков путевой координаты и проверки работоспособности всех типов регистраторов

В Центре подготовки специалистов по эксплуатации новой дефектоскопической техники и программной продукции «Радиоавионика» (г. Санкт-

Петербург) с 2 по 11 июня 2008 года проводились курсы «Техническое обслуживание и ремонт дефектоскопов типа АВИКОН» специально для работников дорожных лабораторий занимающихся ремонтом дефектоскопов. Занятия на курсах проводили непосредственно разработчики этих дефектоскопов, были подробно и доходчиво объяснены принципы построения и работы составных частей приборов их программного обеспечения.

Назрела необходимость проведения подобных курсов от производителей дефектоскопов РДМ и АДС-02.

Не смотря на имеющиеся в отрасли дефектоскопии рельсов трудности, хочется с оптимизмом верить, что неразрушающий контроль рельсов, как гарант обеспечения безопасности движения поездов, будет оценён по достоинству.



Рабочее место для проверки регистраторов и замены программного обеспечения

Начальник вагона-лаборатории дефектоскопии Свердловской ж.д
Юрий Анатольевич Козионов