

ВЫХОДИТ С 23 ДЕКАБРЯ 1917 ГОДА

Гудок

12+

26 ИЮНЯ 2025 ГОДА
ЧЕТВЕРГ № 92/93 (28107, 28108)
ЕЖЕДНЕВНАЯ
ТРАНСПОРТНАЯ ГАЗЕТА
WWW.GUDOK.RU

ТИРАЖ ПЕЧАТНОЙ ВЕРСИИ – 32 556 ЭКЗЕМПЛЯРОВ. КОЛИЧЕСТВО ДОСТУПОВ К ЭЛЕКТРОННОЙ ВЕРСИИ – 697 500



ИВАН ШАПОВАЛОВ/ПРЕСС-СЛУЖБА ОАО «РЖД»

До свидания, светофор

Технологии | На Московском центральном диаметре Апрелевка – Железнодорожная (МЦД-4) внедрено интервальное регулирование движения поездов.Автор ● **Игнат Вьюгин**

Последними объектами, где были завершены установка и подключение этой системы, стали станции Кусково и Реутов, а также перегон между ними. Таким образом, весь 86-километровый диаметр – от Апрелевки до Железнодорожной – стал бесветофорным.

Аналогичная система уже действует на Московском центральном кольце.

Традиционная система управления движением предполагает использование блок-участков определённой длины, ограниченных светофорами. В этом случае для обеспечения безопасности движения между движущимися поездами должен оставаться один свободный блок-участок. Основной принцип новой технологии заключается в том, что при установке ин-

тервалов между попутными поездами управление движением ориентируется на сигналы оборудования, установленное на подвижном составе. Таким образом, межпоездные интервалы рассчитываются исходя из реального положения поездов на линии, с учётом тормозного пути идущего сзади состава. Это обеспечивает безопасность движения и даёт возможность сокращения межпоездных интервалов.

Как отметил заместитель начальника службы автоматики и телемеханики Московской дирекции инфраструктуры Геннадий Дмитров, перевод на инновационную систему управления движением позволит увеличить пропускную способность диаметра. «В перспективе электрички смогут курсировать по МЦД-4

с минимально возможным интервалом в тактовом режиме», – сказал он «Гудку». В настоящее время минимальный интервал между поездами на МЦД-4 составляет 5 минут.

Бесперебойную работу технологии интервального регулирования поездов обеспечивает система микропроцессорной централизации МПЦ-ЭЛ. Это устойчивая к кибератакам, полностью российская разработка, внедрение которой завершилось минувшей осенью. Для перевода МЦД-4 на современную цифровую систему управления движением была обновлена «напольная» инфраструктура (кабели, светофоры, электроприводы и др.), установлена современная система автоблокировки для дистанционного управления светофорами и стрелками, построены посты для установки микропроцессорного оборудования.

В настоящее время на Московской дороге 90 станций переведены на отечественную цифровую систему управления движением. Большинство из них расположены в Центральном транспортном узле. ●

Высокие награды

Оценка | К государственным наградам представлены 37 железнодорожников. В их числе – работники компании, проявившие смелость и решительность при спасении людей после теракта, произошедшего 31 мая в Брянской области. Соответствующий указ Владимир Путин подписал 24 июня.

Высоких наград удостоены 12 железнодорожников, которые были задействованы в ликвидации последствий аварии в Брянской области. Ранее генеральный директор – председатель правления ОАО «РЖД» Олег Белозёров в ходе совещания с президентом попросил рассмотреть возможность их поощрения.

Напомним, пассажирский поезд № 86 сообщением Климов – Москва сошёл с путей 31 мая в 22.44 по московскому времени после обрушения на него пролётного строения автомобильного моста. Внутри состава находились 388 человек, семь из них погибли, пострадали 120.

За мужество и самоотверженность, проявленные при исполнении профессионального и гражданского долга, орденом Мужества награждён (посмертно) машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Брянск-2 Московской дирекции тяги Павел Мишин. Ценой собственной жизни железнодорожник предотвратил большое число жертв – он успел применить экстренное торможение до столкновения с мостом.

Кроме того, за смелые и решительные действия при спасении людей в экстремальных условиях медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени награждены помощник машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Брянск-2 Московской дирекции тяги Николай Иванович, начальник пассажирского поезда вагонного участка Брянск Московского филиала АО «ФПК» Евгений Солопеев, машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Курск-Сортировочный Московской дирекции тяги Олег Цурин.

Ещё восемь работников удостоены медали «За спасение погибавших»: машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Брянск-2 Московской дирекции тяги Николай Бурмаков, помощник машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Брянск-2 Московской дирекции тяги Артём Романишко, машинист тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Курск-Сортировочный Московской дирекции тяги Антон Пожидаев, помощник машиниста тепловоза эксплуатационного локомотивного депо Курск-Сортировочный Московской дирекции тяги Евгений Иванов, поездной электромеханик вагонного участка Брянск Московского филиала АО «ФПК» Владислав Фирсов, а также проводники пассажирского вагона вагонного участка Брянск Московского филиала АО «ФПК» Анастасия Коваленко, Марина Терешкова и Сергей Черкасов. ● **Юлия Антич**



Перевод на инновационную систему управления движением позволит увеличить пропускную способность диаметра



ПОЛНЫЙ ТЕКСТ
ЧИТАЙТЕ НА САЙТЕ
GUDOK.RU