



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА  
СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ  
ТЕРРИТОРИАЛЬНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Генеральному директору

ООО «ННН» «ПутьОрлеан»

Петрушу А.В.

190011, Санкт-Петербург,  
ул. реки Фонтанки, д.177, стр.А

Телефон (Факс): 8(812) 315 10 00, 006 91 00

*05.09.2010 г. 08.17/110*

№ № А = А.В.01.0010

Уважаемый Александр Владимирович!

На Ваш запрос от 28.01.2010 г. № 4 сообщено, что специалисты Северо-Западного территориального управления Федерального агентства железнодорожного транспорта рассмотрели представленные материалы по конструктивному исполнению несущего остовного контроля, а также результаты его динамических и эксплуатационных испытаний. Представленные материалы позволяют сделать следующие выводы:

1. Необходимость создания работоспособной конструкции контроля обеспечена условиями эксплуатации. Большинство показателей путей промышленных предприятий, расположенных в неблагоприятных условиях города и в значительной степени связанных со железнодорожными путями значительное количество арматуры малых размеров. СНиП 32-01-99 (пункт 8.28) регламентирует условия контроля на пешеходных путях в арматуре размером менее 250 мм со стороны внутренней рельсовой ноги.

До настоящего времени конструктивно-технологические институтами не было предложено для эксплуатации конструкции контроля, которая отвечала бы требованиям обеспечения безопасности движения поездов (отсутствие сколов) и улучшения работы пути в арматуре малых размеров.

На наш взгляд, такие конструкции контроля-га ОКНО «ННН» «ПутьОрлеан». Данные конструкции апробированы на 10 предприятиях Северо-Западного региона страны и показали высокую эффективность и обеспечение безопасности движения поездов.

2. В конструкции несущего о-стовного контроля и качество работы изделия обеспечивается контрольной уголки СН – 308, который применяется в типовых проектах стрелочных переводов и обладает себе надежным качеством.

3. Установки путевого рельса и контроля на одну колею (такую конструкцию компания) без жесткого сцепления рельса и контрольной между собой позволяет увеличить прочность конструкции и дает возможность быстро и технологичного регулирования ширины колеи при разных рабочих груза контроля.

4. Представленные схемы по конструктивным изменениям несущего составного контрольного, удлиненного и кривых участков железнодорожных путей малого радиуса на промышленных предприятиях, показали, что представленные конструкции обеспечивают стабильность рельсовой колеи, исключают треск стука при движении по рельсовой колеи, исключают выбегание гребней колес на рабочий край наружного рельса, а также и скользкое движение состава по данной кривой.

Считаем, что представленные конструкции несущего составного контрольного работоспособны, надежны и просты и могут применяться промышленными предприятиями-поставщиками для установки в криволинейных участках железнодорожных путей малого радиуса (меньше 250 м) согласно п.5.15 СНиП 32-01-75 «Железные дороги колеи 1520 мм».

Заместитель руководителя

Иск. Карпов С.Н.  
Тел. 457-89-87



В.Н.Митрошкин