



**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО НАДЗОРУ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА**

**СЕВЕРО-ЗАПАДНОЕ УПРАВЛЕНИЕ  
ГОСУДАРСТВЕННОГО  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО НАДЗОРА**

ул. росс. Фонтана, д. 117, лит. А,  
Санкт-Петербург, 190011,  
тел. 04-99-73, факс 04-99-88,  
e-mail: [gsnsw@rambler.ru](mailto:gsnsw@rambler.ru)  
[www.rznadnor.ru](http://www.rznadnor.ru)

*И.И.ИИИ, № ИИ-ИИИИИИ*

от ИИ \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ г.

Генеральному директору  
ООО «НПП «Путьсервис»

Петрыку А.В.

**Заключение  
на конструкцию составного независимого контрольщика.**

Представленные Северо-Западному управлению Государственного железнодорожного Надзора Федеральной Службы по надзору в сфере транспорта на отзыв материалы по конструкции составного независимого контрольщика, разработанного ООО «НПП «Путьсервис», отчеты по его динамическим и эксплуатационным испытаниям позволяют сделать следующие выводы:

1. Конструкция контрольщика разработана ООО «НПП «Путьсервис» имеет ряд преимуществ по сравнению с ранее используемыми контрольщиками, предназначенными для укладки в арочных устьях железнодорожных путей малого радиуса:

- в конструкции используются только сертифицированные материалы верного строения пути, прошедшие обязательную сертификацию;
- контрольная планка и рельс крепятся на едином рельсовом балласте (контрольщиком подкладке) и непосредственно между собой на соединении, что исключает необходимость сверления рельсов (ослабления рельсов и дополнительного появления концентраторов напряжений в шейке рельсов);
- ремонтопригодность конструкции;
- легкая регулировка ширины желоба посредством установки регулировочных пластин;
- высокая степень надежности;
- значительно повышается сопротивление сдвигу пути (разрешено) в плане за счет увеличения горизонтальной жесткости пути;
- значительно снижается износ рельсов узловой нити (соответственно и колесной пары) и повышается стабильность ширины колеи за счет перераспределения горизонтальной силы с рельсов узловой нити на контрольный шпал.

2. Динамические испытания контрольного разрабтки ООО «НПТ «Путь-сервис», проводились в кривой радиусом 130 м, рельсы Р-65, нагрузка на ось вагоном до 26,3 т, локомотив ТТМ-4д и скорости движения до 10 км/ч, показала выносливость конструкции. Результаты измерений: максимальные значения напряжений составили 1900 кг/см<sup>2</sup> при величине допустимых напряжений 3500 кг/см<sup>2</sup>.

3. Результаты многократных наблюдений, проводимых на данной кривой в течение 2 лет при грузонапряженности 0,5 млн. т. брутто в год/км следующие:

- исключены случаи подкачки состава;
- износ контрольной шпик и рельса укороченной нити составил не более 1мм;
- ширина колеи стабильна;
- положение кривой в плане практически соответствует положению кривой на момент установки контрольного;
- вылетные ширины колеи до 1мм (за счет бокового износа шпик контрольной).

#### **Заключение:**

Составной элементный контроль, разработки ООО «НПТ «Путь-сервис», соответствует требованиям обеспечения безопасности движения поездов и может быть использован при проектировании железнодорожных для укладки железнодорожные кривые малых радиусов согласно к.5.25 СНиП 32-01-85 «Железные дороги колеи 1520 мм».

Заместитель начальника Северо-Западного  
Управления государственного железнодорожного  
надзора, государственный советник РФ 3 класса

 Н.М. Рыбаков