



Центр научно-технической информации и библиотек
– филиал ОАО «РЖД»

Дифференцированное Обеспечение Руководства

119/2024

Обзор путевой техники, представленной на InnoTrans-2024

SRT, Plasser & Theurer, Robel, Linsinger и ряд других игроков рынка презентовали свою технику для обслуживания, диагностики и строительства инфраструктуры в рамках выставки InnoTrans, проходившей в сентябре в Берлине. Семь моделей подвижного состава стали премьерой салона.

Наиболее широко на InnoTrans был представлен подвижной состав итальянской SRT. Одним из наиболее интересных экспонатов, впервые представленных компанией, стал самоходный хоппер-дозатор DHS Hybrid (рис.1). Его тяга обеспечивается дизельным двигателем мощностью 55 кВт и электродвигателем мощностью 35 кВт, питающемся от аккумуляторных батарей. Максимальная производительность выгрузки щебня в электрическом режиме у вагона составляет 800 м³/ч. При этом для дизельного режима данный параметр не уточняется. Погрузка-выгрузка и транспортировка сыпучих материалов полностью автоматизированы. Подвижной состав оснащен двумя конвейерными лентами с углом наклона 45°. Также он оборудован системой освещения для подсветки зоны работы и площадок. DHS Hybrid может работать в сцепке из 2-12 вагонов.



Рис. 1. Самоходный хоппер-дозатор DHS Hybrid от SRT

Экспозиция австрийской Plasser & Theurer также не обошлась без новинок. Впервые компания показала стабилизатор пути CompactFlex 4×4

(рис. 2), созданный для перевозчика Тайваня TRC. Он оснащен подбивочным блоком с 16 шпалоподбойками. Производитель заявляет, что двунаправленный стабилизатор относительно ранее выпускавшегося ей подвижного состава может легче проникать в сильно загрязненные балластные слои, у него меньший расход топлива, а также за счет дополнительных настроек управления снижается износ механизмов и уровень шума. Есть возможность сцепки с модулями для выполнения профилирования балласта, контроля параметров пути и других задач.



Рис. 2. Стабилизатор пути CompactFlex 4×4

В рамках этого семейства Plasser & Theurer предлагает также выправочно-подбивочно-рихтовочные комплексы и планировщики балласта. Заявлена возможность исполнения под колею от 1000 до 1676 мм и с разными типами силовых установок.

Еще одна новинка компании – гибридная машина для строительства и текущего содержания контактной сети CatenaryCrafter 15.4 E3. Первые два ее экземпляра с питанием от контактной сети, тяговых аккумуляторов и дизель-генераторной установки мощностью 520 кВт были выпущены прошлым летом.



Рис. 3. Путьевая машина CatenaryCrafter 15.4 E3

Машина оснащена европейской системой управления движением ETCS и может доезжать до места работы со скоростью до 120 км/ч как своим ходом, так и в составе поезда. Рабочее оборудование состоит из штанг для отодвигания и позиционирования контактной сети, крана, трехсекционной подъемной площадки, корзины грузоподъемностью 450 кг с максимальным удалением от центра путей до 7,5 м по вертикали до 4 м по горизонтали. Служебное помещение вмещает 11 рабочих.

Дополнила экспозицию подвижного состава для обслуживания

контактной сети американская Harsco Rail. Она продемонстрировала новинку – платформу с краном и подъемной площадкой вместе с модулем технического сопровождения и обслуживания.



Рис. 4. Состав XTmas для обслуживания контактной сети от Harsco Rail

Подвижной состав, получивший обозначение XTmas, выпущен для швейцарского инфраструктурного оператора SBB Bahninfrastruktur. Согласно представленной на стенде производителя информации, состав оснащен дизель-генератором экологического уровня Stage V мощностью 280 кВт и предназначен для работы 8 человек (рис 4).

В свою очередь французская Geismar представила первую машину VMT 970 GR «Picker Dragon» для немецкого инфраструктурного оператора DB InfraGO (рис 5). Она имеет большую кабину, способную перевозить до 6 человек, не считая машиниста. Также машина оснащена краном от австрийской Palfinger модели PKR 175 C, способным поднимать до 15,2 т (или 1 т на высоту 12,5 м).



Рис. 5. Машина VMT 970 GR «Picker Dragon» от Geismar

VMT 970 GR «Picker Dragon» укомплектована дизельным двигателем мощностью 390 кВт и способна перевозить до 150 т на ровной поверхности со скоростью до 80 км/ч (или до 40 т с небольшим уклоном 5%). Максимальная скорость составляет 100 км/ч. Заявляется, что она может преодолевать уклоны до 67%.

Для австрийской компании Linsinger премьерным стал шестивагонный Railmaster RM 21 (рис 6). Linsinger утверждает, что это первый в мире рельсофрезерный поезд с двумя независимыми друг от друга силовыми установками.



Рис. 6. Рельсофрезерный поезд RM 21 от Linsinger

В режиме тяги от контактной сети максимальная мощность поезда составляет 1,2 МВт, от дизеля экологического уровня Stage V – 740 кВт, водородных топливных элементов – 450 кВт. В первом режиме скорость движения собственным ходом составит до 120 км/ч, в остальных режимах тяги – до 100 км/ч.

При этом рабочая скорость заявлена на уровне 2 км/ч. При ней толщина снятия слоя может варьироваться от 0,1 до 6 мм. Отмечается, что машина может выполнять обработку как рельсов, так и стрелочных переводов. Также в функционал RM 21 заложено измерение продольного и поперечного профиля рельса и выполнение вихретокового контроля.

Единственным представленным на выставке пожарно-спасательным поездом стал Servicejet от швейцарской Stadler (рис 7).



Рис. 7. Пожарно-спасательный поезд Servicejet от Stadler

Трехвагонный состав способен двигаться в обе стороны без переформирования со скоростью до 160 км/ч. Мощность привода составляет 3000 кВт при питании от контактной сети, также поезд способен работать автономно от двух дизель-генераторных установок суммарной мощностью 780 кВт и аккумуляторной батареи емкостью 280 кВт*ч.

ОВВ-Infrastruktur заказал 5 таких пожарно-спасательных поездов у Stadler в декабре 2020 года, а затем контракт был расширен до 18 составов. Их общая стоимость составила 230 млн евро.

*Источник: rollingstockworld.ru, 02.12.2024,
techzd.ru, 27.09.2024,
berliner-telegraph.de, 29.09.2024*