

За прошедший год произведена глубокая очистка щебня на 441 км (против 461 в 2000 году), средняя выработка машин ВПР-09 составила 648 км, машины ВПР-08 – 412 км. В то же время все 16 машин ВПР-1200 производства Калужского завода путевых машин подбили лишь 799 км.

За 2001 год на капитальные работы было выделено 40 млрд руб., в том числе 2,2 млрд руб. на ремонт мостов. Материально-техническое обеспечение плана ремонта пути в 2001 году было ориентировано на максимальное изготовление материалов верхнего строения пути на предприятиях Республики Беларусь. Подкладки КБ-65 в объеме 4058 т и КБ-50 в объеме 463 т были закуплены на МАЗе, МТЗ и в России.

Из года в год обеспечивает путевое хозяйство дороги крепежными изделиями СП «МИРИГО». В 2001 году было поставлено: болта закладного – 753 т, болта клеммного – 379 т, гайки М-22 – 253 т и шайбы двухвитковой – 282 т.

В прошлом году Светлогорский СЖБ-11 изготовил и продал дороже 32,8 тыс. железобетонных шпал. В 2001 году на территории Республики Беларусь заготовлено 508,1 тыс. деревянных шпал, что на 207 тыс. больше, чем в 2000 году.

Практика показывает, что в настоящее время нет дефицита ни в материалах, ни в оборудовании. Существует один единственный дефицит – это дефицит денег! Важнейшие вопросы, которые необходимо решать в текущем году, – это дальнейшее выполнение работ по устранению выплесков и разрядке «кустовой» гнилости шпал.

Главной задачей путевого хозяйства было и будет обеспечение бесперебойного и безопасного движения поездов с установленными скоростями. При этом всегда надо помнить, что любой серьезный случай брака приводит к большим финансовым издержкам, или, что гораздо хуже, – к гибели людей.

УДК 625.151.2

СПОСОБЫ ПРОДЛЕНИЯ СРОКА СЛУЖБЫ СТРЕЛОЧНЫХ ПЕРЕВОДОВ

В. А. САВЧУК, Л. И. КУЧКО
Белорусская железная дорога

Наплавка как метод восстановления изнашиваемых элементов железнодорожного пути широко применяется и имеет следующие преимущества: экономические – дешевле восстановить, чем заменить новыми; технологические – время восстановления короче времени замены; экологические – уменьшает износ стали и способствует сохранению окружающей среды.

В стрелочных переводах чаще всего изнашивается место переката колёс с усовиков на сердечник крестовины и криволинейный остряк.

Технология наплавки стрелочных переводов включает: диагностику элементов стрелочных переводов или рельсов; подготовку к наплавке; подбор материала и оборудования; наплавку; механическую обработку; контрольные замеры и приёмку; окончательную шлифовку.

Восстановление крестовин рекомендуется производить на путях, закрытых для движения поездов. Однако допускается производить наплавочные работы при ограничении скорости движения поездов до 15 км/ч при обязательном соблюдении правил охраны труда, техники безопасности и безопасности движения поездов. Для наплавки применяются электроды, изготовленные для шведских железных дорог, со свойствами, аналогичными материалам, из которых изготавливаются восстанавливаемые элементы пути.

В начале текущего года с помощью польских специалистов сварщики Брестской, Минской и Оршанской дистанций пути овладели шведской технологией дуговой наплавки стрелочных переводов с использованием специальной электродной проволоки. Наряду с наплавкой крестовин по указанной технологии можно производить работы по восстановлению профиля остряка, что представляет значительный интерес для работников путевого хозяйства дороги.

В докладе приводятся основные рекомендации и предложения по прогрессивной технологии наплавки изнашиваемых металлических частей стрелочного перевода.