

Для повышения надежности работы звеньевого пути и уровня безопасности движения поездов с минимальными затратами на разгонку зазоров необходимо допускать изгиб болтов при наступлении минимальных или близких к ним температур. Работы по разгонке и регулировке стыковых зазоров следует назначать при опасности выброса пути, когда фактические сжимающие силы превышают допустимые.

УДК 656.2.08

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ В ПУТЕВОМ ХОЗЯЙСТВЕ

В. В. ЧИЖОВ, Т. А. КОНЬКОВА

Белорусский государственный университет транспорта

В. Н. ЖУРАВСКИЙ, О. В. ЧЕПЕЛЕВ, В. И. ХОЛЯВКО

Белорусская железная дорога

В 2004 году большинство работников путевого хозяйства проявили высокую сознательность, безупречно выполняли свои должностные обязанности и обеспечили безаварийную работу отрасли.

Значительное уменьшение «неудовлетворительных» километров на главных и приемоотправочных путях (169,3 км в 2004 году против 217,7 км в 2003 году – на главных путях; 147,0 км против 180,0 – на приемоотправочных) и, соответственно, уменьшение балльности (47 баллов против 52), а также количества браков в поездной работе (7 случаев против 8) явилось следствием повышения уровня трудовой и технологической дисциплины работников предприятий путевого хозяйства дороги. Тем не менее, персоналу некоторых дистанций, в частности, Жлобинской, Гомельской и Калинковичской, из-за повышения на этих дистанциях балльной оценки следует в дальнейшем обеспечить более высокий уровень соблюдения правил эксплуатации, ремонта и содержания технических средств. Больше всего нарушений безопасности движения за последние 14 лет допустили Минская, Полоцкая, Витебская, Барановичская дистанции пути. Однако благодаря улучшению качества выполнения работ количество браков в этих дистанциях значительно уменьшилось, и в 2004 году имелся только 1 случай на Барановичской дистанции пути.

Безопасность на железнодорожных переездах является залогом успешного функционирования железнодорожного транспорта и сохранности жизней людей. В 2004 году был допущен один случай столкновения с автотранспортным средством по вине работников Борисовской дистанции пути. В связи с этим очень важно укрепление дорожной дисциплины и правопорядка на переездах.

В целом 2004 год оказался положительным в обеспечении безопасности движения поездов на предприятиях путевого хозяйства, что является следствием повышения уровня организаторской работы руководителей, более сознательного выполнения нормативов командным составом, применения более совершенной путевой техники. Для дальнейшего повышения эффективности функционирования предприятий путевого хозяйства и обеспечения безопасности движения поездов необходимо:

- продолжить работу по улучшению трудовой и производственной дисциплины работников, совершенствованию методов проведения технической учебы;
- ужесточить спрос за выполнением личных нормативов командным составом и руководителями среднего звена, в особенности по контролю над состоянием пути и стрелочных переводов, организации работ в «окно»;
- принять необходимые меры по выполнению в полном объеме плана летних путевых работ;
- обеспечить переход с ручного контроля на мобильные средства автоматизированного контроля рельсов и применение нового поколения съемных дефектоскопов АВИКОН и РДМ на основе микропроцессорной техники;
- продолжить работу по укреплению дорожной дисциплины и правопорядка на переездах.

Несмотря на снижение количества браков в поездной работе до 7 случаев или 5 % от общего количества браков, допущенных всеми службами за 2004 год, работникам путевого хозяйства необходимо

димом обратить пристальное внимание на состояние шпального хозяйства; устранение отступлений по рихтовке пути в кривых участках; недопущение отступлений по уровню, нарушений технологии производства работ, порчи рельсовых цепей, их изломов, приемки в эксплуатацию километров, не перекрытых рельсовыми плетями бесстыкового пути, неудовлетворительной очистки стрелочных переводов от снега. С целью повышения скоростей движения поездов следует увеличить объемы работ по оздоровлению инженерных сооружений и улучшить организацию капитальных ремонтов пути. Путевым бригадам необходимо и в дальнейшем производить планово-предупредительные работы, направленные на профилактику появления неисправностей пути, так как главным принципом текущего содержания является не устранение, а предупреждение образования отступлений от норм устройства и допусков содержания железнодорожного пути. Кроме того, необходимо своевременно выявлять и устранять причины неисправностей.

Таким образом, безопасность движения на предприятиях путевого хозяйства Белорусской железной дороги – это основа надежной работы и последующего развития всего железнодорожного комплекса.

УДК 625.143:621.89

ОПЫТ ПРИМЕНЕНИЯ ПУТЕВЫХ РЕЛЬСОСМАЗЫВАТЕЛЕЙ НА ДОРОГЕ

В. И. ИНЮТИН, А. П. СЕРДЮКОВ, Д. А. СЕМЕНЧУК, Д. В. ЧЕБУРАХИН

Белорусский государственный университет транспорта

Интенсивный износ гребней колес подвижного состава и боковой грани рельсов, наблюдаемый в последние годы на железных дорогах, является следствием многофакторного изменения в течение достаточно длительного времени условий взаимодействия подвижного состава и пути, происходящего, главным образом, в связи с ростом объема перевозок и повышением грузонапряженности железных дорог.

Решающую роль в повышении износа в зоне контакта колесо – рельс играют следующие основные причины:

- рост вертикальной и, особенно, горизонтальной жесткости пути (внедрение мощных рельсов тяжелых типов, железобетонных шпал и жестких креплений);
- замена на подвижном составе буксовых подшипников скольжения на роликовые (помимо устранения естественного смазывания рельса подтекающей смазкой, это привело к резкому увеличению сопротивления повороту тележек подвижного состава в кривых);
- повышение массы поездов и продольных нагрузок в составе, способствующих установке вагонов «в елочку», с постоянным набеганием колес на рельсы и возникновением дополнительных сил трения (и боковых сил).

На железнодорожном транспорте стран СНГ системы лубрикации начали внедрять в массовом порядке только в девяностых годах минувшего века. Применение лубрикации было вызвано резким скачком интенсивности износа боковой поверхности рельсов и гребней колёс.

Цель внедрения лубрикации – достижение стабильного нормируемого уровня удельного износа, при котором пробег локомотивных колес до ремонта (срок службы) составляет не менее 600 тыс. км, а боковой износ рельсов исключает необходимость их внеплановой замены до достижения нормативного пропущенного тоннажа, прежде всего в кривых малого радиуса.

Рельсосмазыватели РС-5, используемые на Белорусской железной дороге, предназначены для стационарной установки на рельсы типов Р50, Р65 и Р75 железнодорожного пути с целью автоматического нанесения рельсовой смазки на гребни колес проходящего подвижного состава и боковые грани головок рельсов для уменьшения бокового износа рельсов и металлических частей стрелочных переводов, уменьшения подрезания гребней колес и снижения сопротивления движению поездов.

Были обследованы рельсосмазыватели, установленные на трех дистанциях пути Гомельского отделения: Гомельской (8 шт.), Жлобинской (13 шт.) и Калинковичской (10 шт.).