

## Смена башмаков



### *Учёные разработали и успешно испытали новые устройства закрепления подвижного состава на рельсах*

Подведены итоги подконтрольной эксплуатации на сети дорог новых тормозных башмаков для подвижного состава.

Как сообщил заведующий лабораторией «Тормозные системы и фрикционные материалы подвижного состава» АО «ВНИИЖТ» Игорь Воронин, новшество разработали специалисты этого института совместно с коллегами из Центральной дирекции управления движением ОАО «РЖД».

Стояночные тормозные башмаки предназначены для закрепления подвижного состава на путях и радикально отличаются от применяемых в настоящее время в этих целях горочных башмаков. Например, новые устройства имеют порожек, предотвращающий скатывание с них колёс вагонов и локомотивов, также снижающий износ носка полоза. Они почти в два раза легче предыдущих аналогов и нечувствительны к небольшим перекосам при установке на рельсы. При этом затраты на их изготовление остались на прежнем уровне благодаря снижению в два раза металлоёмкости, применения более дешёвых и доступных материалов и исключения трудоёмких операций.

Завершающим этапом разработки новых башмаков стала их подконтрольная эксплуатация в течение нескольких месяцев в конце прошлого года на станции Лосиноостровская Московской дороги. По словам Игоря Воронина, программа предусматривала сравнение партии из 50 стояночных башмаков с таким же количеством горочных при закреплении тяжёлых грузовых составов с нефтью, металлом, строительными материалами на станционных путях длиной 877 м.

На коротких путях длиной 709 м с помощью горочных башмаков закреплялись более лёгкие составы. Все замечания о работе тормозных устройств сигналисты поста станции ежедневно заносили в журналы наблюдений. В общей сложности за время подконтрольной эксплуатации в равных условиях были повреждены два новых башмака и 18 серийных. Причина в том, что высота упорной колодки серийных башмаков недостаточна для предотвращения перекатывания через них колёс подвижного состава в условиях сильного трения на сухих рельсах. В результате горочные башмаки чаще выходили из строя, чем новые устройства.

Было установлено, что стояночные башмаки позволяют надёжно закреплять те же типы вагонов и локомотивов, что и серийные. Проблема возникла лишь при фиксации вагонов-рефрижераторов и вагонов-термосов, но после внесения небольших изменений в конструкцию башмака её удалось решить.

По итогам подконтрольной эксплуатации приёмочная комиссия сделала вывод,

что новый стояночный тормозной башмак превосходит серийный горочный по всем показателям, в особенности по надёжности и сроку службы. Кроме того, благодаря меньшему весу новых устройств работники станции, даже не обладающие большой физической силой, могут переносить их по шесть штук сразу, что снижает трудоёмкость операций по закреплению подвижного состава на путях.

В связи с этим, по мнению Игоря Воронина, новые стояночные башмаки имеют хорошие перспективы для массового использования на сети.

Андрей Стрельцов

Режим доступа: <http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1383314&archive=2017.08.16>