

ИДЕИ И ЗНАНИЯ – ДЛЯ БАЙКАЛО-АМУРСКОЙ МАГИСТРАЛИ



Морозное пучение грунтов – злейший враг инженерных сооружений. Особую опасность оно представляет для опор мостов – наиболее уязвимых точек железной дороги. Поэтому работы кафедры «Мосты и тоннели» под руководством Ю.В. Дмитриева, посвященные защите мостовых опор от пучения, были очень актуальны. Около 7 млн рублей сэкономлено мостостроителями БАМа в результате использования нормативных документов, разработанных кафедрой совместно с ЦНИИ МПС.

В годы Великой Отечественной войны профессор А.В. Паталеев принимал участие в создании ледовой «дороги жизни» под Ленинградом. Во время строительства БАМа его бывший студент и аспирант Ю.В. Дмитриев был приглашен строителями крупнейшего внеклассного моста через р. Амур у Комсомольска-на-Амуре в качестве консультанта.



В специальном проекте пресс-службы ДВГУПС на страницах «Экспресса» мы продолжаем рассказывать о том вкладе, который внесли в строительство Байкало-Амурской магистрали ученые ДВГУПС (тогда – ХаБииЖТа). В подготовке материалов рубрики использован конспект лекций по истории БАМа, написанных в разные годы преподавателями нашего университета, а также статьи из многотиражной газеты вуза «Дзержинец» (1974–1985 гг.).

Мостовики вели строительство моста «со льда», опираясь на разработанные им рекомендации и расчеты.

Уникальные мостовые переходы через реку Амур и через Зейское водохранилище на БАМе явились значительным событием в истории советского мостостроения. Однако все проходило тщательную предварительную отработку и натурные испытания.

Мостостроительная группа кафедры «Строительная механика» в составе доцентов А.В. Шестакова, Ф.И. Кособлика, зав. лабораторией В.Г. Повха, инженеров И.В. Мордуева, С.Н. Карпова, техников Г.Н. Очеретько, В.Г. Крель выполняла работы в период сборки пролетных строений железнодорожного моста через р. Амур с апреля 1973 г. по июль 1975 г., а также монтаж пролетных строений моста через Зейское водохранилище с декабря 1980 г. по январь 1982 г., монтаж автодорожного моста через р. Амур в период с 1981 г. по 1982 г.

Кафедра «Строительных материалов» (И.Я. Медник, П.С. Красовский) помогла строителям дороги своими исследованиями в области применения местных строительных материалов.

Тепловозные кафедры института, коллектив НИЛ «Тепловозы» и ее научный руководитель доцент В.Г. Григоренко занимались исследованиями основных вопросов эксплуатации локомотивного парка в условиях БАМа. Были созданы специальные приборы-самописцы и проведены тяговые испытания, в том числе при вождении сдвоенных поездов. На участке Известковая–Ургал–Постышево испытывался новый тепловоз в «северном» исполнении. Однако в ходе испытаний было выявлено, что при сильных морозах вода в трубах радиаторов замерзала. Старейший научный работник института доцент В.М. Соломонов взялся за устранение этого дефекта и в короткий срок создал усовершенствованную конструкцию радиатора, более устойчивую к замерзанию.

Вопросы организации перевозок (вес и скорость движения поездов, план формирования и график движения поездов) в течение 1979 г. были основательно и всесторонне проработаны на кафедре «Эксплуатация железных дорог» доцентами С.В. Балалаевым и В.С. Купцовым. Сотрудники кафедры и студенты-дипломники разработали основы технологии эксплуатационной работы Тындинского отделения и первой сортировочной станции Тынды.

Но главный вклад ХаБииЖТ в создание БАМа – подготовка инженерных кадров. Сотни выпускников: путейцев, мостовиков, строителей, связистов, энергетиков, водоснабженцев строили новую дорогу. Особенно активной при сооружении магистрали была деятельность А.К. Погребного, А.С. Касьяника, А.И. Самойленко, находившихся в составе руководства дирекции строительства БАМа, А.И. Гавриленко и И.Я. Алеханова, возглавивших в первые годы эксплуатации дороги Тындинское и Ургальское отделения, Ю.З. Левадного – главного инженера службы движения.

Перспективы строительства север-



ной магистрали в решении проблемы транспортных перевозок, а также хозяйственного освоения районов прохождения трассы обусловили пристальное внимание к БАМу со стороны журналистов, ученых, широкой общественности страны.

Продолжение следует...

