



«СТРОИМ ПУТЬ ЖЕЛЕЗНЫЙ, А КОРОЧЕ – БАМ...»

В специальном проекте пресс-службы ДВГУПС на страницах «Экспресса» мы продолжаем рассказывать об интересных фактах, связанных со строительством Байкало-Амурской магистрали. Сегодня мы начинаем публиковать воспоминания о научных исследованиях по освоению электропоездов переменного тока при электрификации Байкало-Амурской магистрали профессора кафедры «Электротехника, электроника и электромеханика» ДВГУПС Станислава Васильевича Власьева.

БАМ изобилует резко пересеченной местностью, в которой много горных хребтов и рек. Поэтому профиль железной дороги в этих местах имеет перевалистый и горный характер, так как железная дорога пересекает несколько горных хребтов и большое количество рек. На этом профиле дороги имеются большие по крутизне и длине подъемы и спуски, большое количество искусственных сооружений (мосты, тоннели, виадуки, трубы, подпорные стены и т.д.). В этих трудных по профилю дороги условиях эксплуатация устройств системы тягового электроснабжения и электропоездов усложняется, скорость поездов уменьшается, все это в целом снижает показатели работы дороги, безопасность движения и обслуживания поездов.

Поэтому с самого начала электрификации этой дороги министерство путей сообщения (МПС) приняло решение применить наиболее прогрессивные и современные по технологии и технике исполнения проекты как для системы тягового электроснабжения, так и для электропоездов. Так, в системе тягового электроснабжения для некоторых участков была предложена и реализована схема 225 кВ, а для электрической тяги грузовых поездов заводом НЭВЗ (Новочеркасский электровагоностроительный завод) были построены самые мощные (до 10000 кВт) в России электропоезда переменного тока с тиристорными выпрямительно-инверторными преобразователями (ВИП) серии ВЛ85, способными осуществлять тягу на уклонах железной дороги электрическое рекуперативное торможение (начало выпуска этих электропоездов 1984 г.).

Эти электропоезда по своему основному электрическому оборудованию имеют аналогичное построение с электропоездами серии ВЛ80Р, которые были построены заводом НЭВЗ и эксплуатировались на Дальневосточной железной дороге несколько ранее (начиная с 1979 г. по 2009 г.).

Две кафедры ДВГУПС «Электроснабжение транспорта» и «Электроподвижной состав» еще с конца 60-х гг. XX в. вели научно-исследовательские работы на участке Уссурийск – Находка Дальневосточной железной дороги по освоению сначала электропоездов переменного тока серии ВЛ60Р, а затем ВЛ80Р,

оснащенных рекуперативным торможением. Был накоплен определенный опыт как научных, так и экспериментальных исследований по работе этих электропоездов на данном участке в режиме тяги и электрического рекуперативного торможения. По результатам этих исследований несколько преподавателей этих кафедр (Фоков К.И., Кравчук В.В., Власьевский С.В., Балабанов В.Н., Григорьев Н.П., Давыдов Ю.А. и др.) защитили кандидатские диссертации и стали кандидатами технических наук.

Поэтому, когда в 1984 г. на БАМ в локомотивное депо Вихоревка пришли новые электропоезда ВЛ85, то для их освоения, проведения тягово-энергетических испытаний, оценке влияния их режимов работы на систему тягового электроснабжения были приглашены



С.В. Власьевский

научные сотрудники обеих кафедр ДВГУПС (в то время ХАБИИЖТ), а также ученые ИРГУПС г. Иркутск, ВНИИЖТ г. Москва и ВЭЛНИИ г. Новочеркасск.

В период 1984–1989 гг. по мере продвижения электрификации на восток научными работниками этих институтов велись комплексные испытания электропоездов и системы тягового электроснабжения, совместного с работниками локомотивных депо Вихоревка, Северобайкальск и соответствующих участков электроснабжения службы электрификации Восточно-Сибирской железной дороги.

Продолжение в следующем номере



ЗНАЕТЕ ЛИ ВЫ?

ОБРАЗОВАНИЕ ДЛЯ БАМА

Строительство Байкало-Амурской магистрали 1970–1980-х гг. стало одной из важных задач железнодорожного транспорта.

В период с 1976 по 1980 гг. главное управление учебными заведениями, Управление кадров МПС и железнодорожные вузы должны были обеспечивать подготовку и ежегодное направление на строительство магистрали не менее 470 молодых инженеров, в первую очередь, имеющих специальности: строительство железных дорог, путь и путевое хозяйство, мосты и тоннели, строительные и дорожные машины и оборудование, промышленное и гражданское строительство. Поэтому уже в 1975 г. приём на дневные отделения вузов железнодорожного транспорта был установлен на 425 человек больше, чем в 1974 г.

Половина всех специалистов, направляемых на БАМ, должна была состоять из выпускников вузов, находящихся на востоке страны, в районах Урала, Сибири и Дальнего Востока. Таких вузов было четыре (из 13): Уральский электромеханический (УрЭМИИТ), Омский (ОМИИТ), Новосибирский (НИИЖТ) и Хабаровский (ХАБИИЖТ) институты инженеров железнодорожного транспорта. Их развитию в эти годы Главное управление учебными заведениями МПС уделяло особое внимание.

Тенденция укрепления восточных вузов, на которую ориентировался ГУУЗ МПС, сохранялась и в 1980-е гг. XX в., особенно в связи с необходимостью организации нового транспортного вуза в Иркутске, который создавался на базе Иркутского филиала НИИЖТа, и необходимости дальнейшего усиления КИИТа.

Одной из важных мер подготовки специалистов для магистрали являлась организация заочного обучения строителей БАМа.

В 1976 г. НИИЖТ организовал учебно-консультационный пункт для заочников в Усть-Куте, ХАБИИЖТ – в Тынде, а потом и в Комсомольске-на-Амуре.

На странице пресс-службы официального сайта ДВГУПС есть специальная рубрика «Навстречу 40-летию БАМа» (<http://festu/bam40/blog>), где размещаются публикации о строительстве магистрали.

Приглашаем сотрудников ДВГУПС принять участие в этом информационном проекте: ведь очень многие преподаватели и студенты нашего вуза вписали свои имена в славную историю БАМа. Ждем от вас воспоминания о БАМе, истории о людях БАМа и, конечно же, фотографии.

Информацию можете отправлять по электронной почте на адрес pressa@festu.khv.ru или приносить в пресс-службу (главный корпус ДВГУПС, ауд. 402а).

