

О Т З Ы В

на автореферат кандидатской диссертации Корниенко Е.В. по теме
«Особенности напряженно-деформированного состояния бесстыкового пути
при учете воздействия поездов»

Тема диссертации Корниенко Е.В. актуальна для Северо-Кавказской инфраструктуры железной дороги, где бесстыковой путь занимает 79% от всей её протяжённости. 34% её протяжённости занимает бесстыковой путь с рельсовыми плетями длиной равной протяжённости перегонов.

В этой связи знание особенностей напряженно-деформированного состояния бесстыкового пути для персонала, обслуживающего такую конструкцию верхнего строения, имеет непосредственную практическую необходимость.

Служба пути Северо-Кавказской дирекции инфраструктуры, филиала Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» уже многие десятилетия работает в непосредственном контакте с кафедрой «Путь и путевое хозяйство» Ростовского университета путей сообщения, используя результаты новых исследований её учёных в области устройства, укладки, содержания и ремонта бесстыкового пути.

В частности, исследования, представленные в автореферате диссертации Корниенко Е.В., касающиеся изменений продольных сил в рельсовых плетях бесстыкового пути на концевых участках (возникновения, так называемых, «айсбергов»), с временным и локальным понижением температуры закрепления, учитываются в практической работе службы пути. Конкретно, этот учёт осуществляется тем, что постоянно из года в год увеличивается протяжённость бесстыкового пути с рельсовыми плетями, имеющими длину до протяжённости перегона. При этом особое внимание обращается контролю состояния концевых участков рельсовых плетей в периоды времени, когда резко повышается температура рельсов после длительного похолодания. В таких местах при текущем содержании до производства путевых работ производится перезакрепление концевого участка на длине от 200 до 400 м в зависимости от разницы температуры рельсов во время производства работ и температуры закрепления. Если эта разница в сторону повышения не более 15°C , то на конце рельсовой плети уравнительный рельс весной (обычно в апреле) заменяется на более короткий (стандартное укорочение на 40 мм при длине раскрепляемого концевого участка плети 200 м). При большей разнице раскрепление производится 400 м со стандартным укорочением 80 мм. Осенью (обычно в октябре) эти уравнительные рельсы заменяются на прежние. Такую работу реально можно выполнять только если рельсовые плети имеют длину, равную протяжённости перегона.

В реферате желательно бы было указать конкретные параметры, на которых основаны приведенные выше цифры.

Считаю, что диссертационная работа Корниенко Е.В. актуальна, имеет практическое значение, заключающееся в том, что она направлена на повышение безопасности движения поездов, и её автор заслуживает присуждения учёной степени кандидата технических наук по специальности 05.22.05 – Железнодорожный путь, изыскание и проектирование железных дорог.

Начальник технического отдела
службы пути Северо-Кавказской
дирекции инфраструктуры,
филиала Центральной дирекции
инфраструктуры ОАО «РЖД»
адрес, 344019, г. Ростов – на-Дону
Театральная пл., 4
тел. 8(863)259-45-33,
E-mile, cdm-Lisunova@skzd.rzd.ru



Лисунова Лариса Олеговна
27.08.2019