

ВВЕДЕНИЕ

Конструкция верхнего строения пути и экипажной части подвижного состава должны находиться в исправном состоянии, соответствующем требованиям «Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» и действующих технических норм.

В современных условиях работы ОАО «Российские железные дороги» перед работниками транспорта поставлены задачи по освоению возрастающих перевозок грузов и пассажиров: повышать веса поездов, увеличивать скорости движения, повсеместно усиливать мощности железнодорожного пути – укладывать бесстыковую конструкцию на железобетонном основании.

Изменение условий эксплуатации железнодорожного пути требует выполнения расчетов по установлению рациональных скоростей движения нового или модернизированного подвижного состава, проведения технико-экономических расчетов по выбору основных параметров верхнего строения пути.

Практические расчеты элементов верхнего строения пути на прочность с определением нагрузок и напряжений выполняются по Методике оценки воздействия подвижного состава на путь по условиям обеспечения его надежности (ЦПТ-52/14) [2].

Сборник лекций издан в дополнение к разделу «Расчеты верхнего строения пути» учебника «Железнодорожный путь» [1, 8]. Содержание и последовательность изложения материала соответствуют сложившейся практике решения задач в дипломном проектировании в ДВГУПС.