

УДК 629

Турпак С.Н.¹, Веремеєнко Л.А.², Прокопенко Д.В.³

¹ проф. ЗНТУ

² старш.викл. ЗНТУ

³ студ. гр. Т-818сп ЗНТУ

ВИКОРИСТАННЯ КОМБІНОВАНОГО ЗЧІПНОГО ПРИСТРОЮ ДЛЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ МАРТЕНІВСЬКОГО ВИРОБНИЦТВА

Особливістю транспортного обслуговування мартенівського цеху є використання двох типів рухомого залізничного складу, які принципово відрізняються конструкцією зчіпних пристроїв. Так вантажні вагони обладнуються автозчепленням, а візки для перевезення мульд – зчепленням клямкового типу. Оскільки локомотиви пристосовані для роботи з вагонами, для з'єднання з мульдовими складами традиційно використовують візки прикриття, які обладнані автозчепленням з одного боку та зчепленням клямкового типу з другого.

Особливість мартенівського цеху та його транспортної системи полягає в обмеженому колійному розвитку, через щільність забудови та комунікацій, що обумовлено давнім періодом створення цеху.

Так, наприклад, на комбінаті «Запоріжсталь» особливість подачі мульдівих складів на двохваний сталеплавильний агрегат №1 (ДСА-1) полягає в тому, що тупик втяжки вміщує 13 візків для мульд та один тепловоз ТГМ4. У відповідності до транспортно-технологічного процесу обслуговування ДСА-1, склад необхідно розділяти на дві подачі, що вміщують однакову кількість металобрухту: по два візка - з великоваговим брухтом та по три з легким. Решта візків завантажуються вапном. Ущільнити завантаження за рахунок збільшення частки великовагового брухту неможливо. Оскільки він повинен розвантажуватись після легкого, який виконує амортизаційну функцію, з метою недопущення пошкодження поду печі.

Таким чином, заміна візка для вантажу на візок-прикриття недоцільно. Вирішення проблеми можливо шляхом установки під переднім автозчепленням СА-3 тепловозу зчіпного пристрою клямкового типу (рис. 1).



Рисунок 1 – Локомотив з комбінованим зчіпним пристроєм.

Необхідно переобладнати три локомотиви: один для забезпечення подачі шихти на ДСА-1, один може знаходитись у ремонті та один для підміни на період техобслуговування.