



Так будет выглядеть каждый портал наших тоннелей, но будут прикрывать нижние держатели силовых шин к рельсам сразу внутри от ворот, как в метро, и машинист опустит пантограф (автоматически) и выдвинет нижний токоприёмник, а выезжая переключит на верхний токосъём.



Внемасштабный эскиз изображающий тоннели глубокого заложения Материк – о. Вайгач 12км о. Вайгач – Новая Земля 55км

Арктическая инициатива академика МАКТ Савченко Ю.И.: «Разработка проекта широтного железнодорожного Арктического хода (Воркута – Хальмер-Ю – морпорт Амдерма – о. Вайгач - Губа Долгая – о. Южный на Новой Земле – ГОК Павловское ». Стоимостью 5,5 млрд. долларов. Некоторые особенности эксплуатации тоннелей в Арктике.

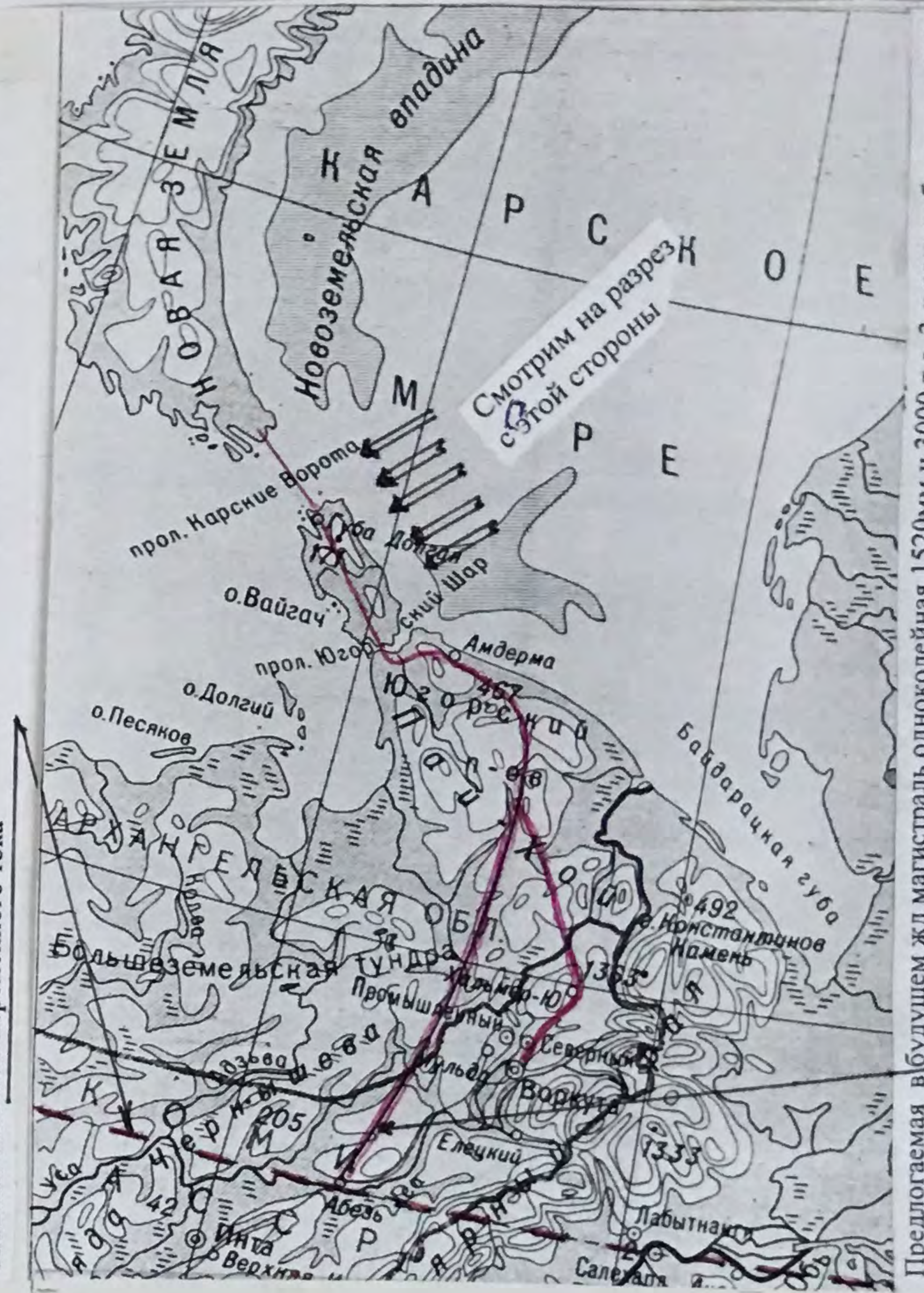
1. При приближении электровоза, машинист каким-то (например инфракрасным) сигналом открывает раздвижные ворота портала тоннеля. Они закрыты от белых медведей.
2. В 1-ом тоннеле при движении идёт подготовка, опробация, удаление ледяной корки с композитных колодок на пологом уклоне не менее 1,5км. а до этого должен быть ровный участок (нулевой уклон) для спокойной остановки поезда (напр. для осмотра состава с видеокамер)
3. На сложнейшем тоннельном участке неистощимость тормозов обеспечивается эл. торможение в режиме рекуперации (возврат электроэнергии в сеть).
4. Внизу в тоннеле нужно уполаживать уклоны до нуля, чтобы хватало места для спокойной остановки поезда. Каждая ост. поезда Р=2000т и старт стоит 16 долларов! Учитывайте!!!
5. Никогда (кроме заезда) нельзя запускать тёплый ветровой воздух в тоннели т.к. иней сразу ложится на рельсовые нити! Летом при температуре 25°C в 1м³ содержится 25гр. воды и вся она осажается шубой, а на рельсы больше всего! ВСЕГДА соблюдайте минус в тоннеле!
6. Сушить колодки тягой электровоза на скорости 30км/час нужно до подхода к тоннелю.
7. Средняя скорость в тоннелях 46км/час. Предпочтение композитным колодкам отдавайте.
8. На улице головку рельса от снега обдуть холодным воздухом с электровоза от устройства.
9. Пневмотормозами стараться не пользоваться т.к. горячие колодки греют тоннель – это плохо!
10. Только локомотивными тормозами поезд должен удерживаться. Это желательное условие!
11. При отсыпке жд насыпи нужно учитывать пересечение путей миграции оленей и создавать 3-х очковые проходы под железной дорогой, натягивать вдоль шлейфы «электропастух» и т.д.
12. Строительным бригадам выдать крытые передвижные теплицы с тёплым полом и землёй с подключением прохода выхлопных газов от дизельных эл. станций сквозь пол саней. В Арктике необходимо ежедневно есть зелёный лук.

Автомашинист УСАВ-ГПТ это программно – аппаратный комплекс и ещё нижний токосъём.



Система автоведения управляет тягой и всеми видами торможения поезда, обеспечивая безопасное и энергосберегающее движение.

Международный скоростной двухпутный Трансконтинентальный тоннель (Ф16м) сокр – ТКТ только в Вечной Мерзлоте с незбылимым минусовым температурным градиентом всегда. Нижний токосъём переменного тока



Предлагаемая в будущем жд магистраль однокорейная 1520мм и 3000 т.е. 3-и рельса более чем Р75 Это высокоэффективная магистраль для 8 – 10 осных вагонов

Югорский полуостров



жд до Воркуты колея 1520 В будущем ставить 3-й рельс для колеи 3000мм до жд узла Абезь – вход в Трансконтинентальный тоннель (8000км) Апатиты – Анадырь и Корф при ширине вагонов-капсул 5м и г/п 500 тонн