

Модернізація полягає в наварюванні посилюючої планки в місці виникнення тріщин з поступовою зміною товщини, а отже, і жорсткості, що дозволить отримати найменші напруження.

У зв'язку з цим запропоновано модернізацію, яка дозволить продовжити термін служби вагон-зерновоза та

покращить тріщиностійкість на рами кузова вагона. Проте впровадження запропонованої модернізації обґрунтувало необхідність проведення відповідних дослідних робіт. Зазначені роботи включали дослідження місць і причин виникнення тріщин, а їхній результат став основою запропонованої модернізації рами вагона.

УДК 629.463

В. Ю. Шапошник

МІЖРЕМОНТНИЙ РЕСУРС ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

V. Shaposhnyk

THE INTER-REPAIR RESOURCE OF FREIGHT CARS

Під час експлуатаційних випробувань піввагонів зібрано інформацію про відмови і тривалість відновлення працездатного технічного стану і виконано її статистичну обробку. Експлуатаційні випробування проведені на дослідному маршруті ДПТУ напрямку «Кривий Ріг – Ужгород – Кошице», на якому виконувалися перевезення залізничної сировини. Під час комісійних оглядів та обмірів вагонів встановлювався відсоток виконання

технічного обслуговування. Зрозуміло, що після обслуговування цей показник теоретично становив 100 %, однак на практиці все не так, і це не контролюється належним чином. Після обслуговування вагони мають певний пробіг до відмови. Після виникнення будь-якої відмови встановлювалася її причина. Залежності ймовірності відмов піввагонів від пробігу при виконанні технічного обслуговування наведено на рисунку.

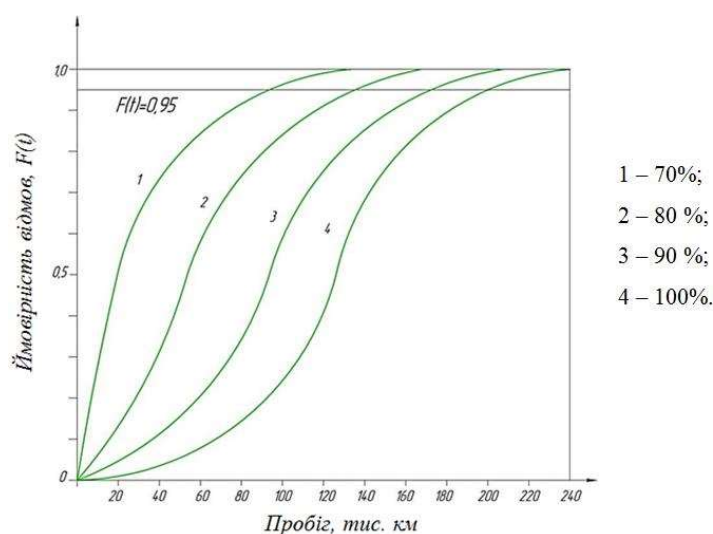


Рис. Залежності ймовірності відмов піввагонів від пробігу при виконанні технічного обслуговування у вказаному обсязі

Порівнювався міжремонтний ресурс вантажних вагонів при переході до системи технічного обслуговування та ремонту за технічним станом із застосуванням індикаторних засобів контролю граничних станів вузлів. Встановлено, що міжремонтний ресурс піввагона 12-7023 залежно від пробігу в реальних експлуатаційних умовах нижче до 12 % порівняно з нормативно встановленими значеннями при існуючій системі

технічного обслуговування та ремонту. У випадку переходу до системи технічного обслуговування та ремонту за технічним станом із застосуванням індикаторних засобів контролю граничних станів вузлів значення міжремонтного ресурсу для піввагона 12-7023 вище до 7,4 % порівняно з нормативно встановленими значеннями при існуючій системі технічного обслуговування та ремонту.