

Міністерство освіти і науки України

Дніпровський національний університет залізничного транспорту  
імені академіка В. Лазаряна

**Матеріали**

79 Міжнародної науково-практичної конференції  
**«ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ»**

**Материалы**

79 Международной научно-практической конференции  
**«ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ  
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА»**

**Abstracts**

of the 79th International Scientific and Practical Conference  
**«PROBLEMS AND PROSPECTS OF RAILWAY TRANSPORT  
DEVELOPMENT»**

16-17.05.2019

Дніпро

УДК 656.2

Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту: Тези 79 Міжнародної науково-практичної конференції (Дніпро, 16-17 травня 2019 р.) – Д.: ДНУЗТ, 2019. – 476 с.

У збірнику наведені тези доповідей 79 Міжнародної науково-практичної конференції, яка відбулася 16-17 травня 2019 р. у Дніпровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. Розглянуті питання, присвячені вирішенню актуальних проблем і перспектив розвитку залізничної галузі.

Збірник рекомендовано для наукових і інженерно-технічних працівників залізничної галузі, виробників продукції для потреб залізничного транспорту, викладачів, докторантів, аспірантів та студентів транспортних навчальних закладів.

Конференція зареєстрована в УкрІНТЕІ (№ 213 від 23.04.2019 р.)

**Голова наукового комітету:**

Пшінько О.М. – д.т.н., професор, ректор Дніпровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ)

**Редакційна рада:**

Радкевич А.В. – д.т.н., професор, проректор ДНУЗТ – голова редакційної ради.

**Члени редакційної ради:**

Бобровський В.І. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Бурейка Г. – д.т.н., професор Вільнюського технічного університету ім. Гедимінеса (Литва);

Вакулєнко І.О. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Гаврилюк В.І. – д.ф.-м.н., професор ДНУЗТ;

Гетьман Г.К. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Гненний О.М. – д.е.н., професор ДНУЗТ;

Довганюк С.С. – д.і.н., професор ДНУЗТ;

Зеленько Ю.В. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Калівода Я. – к.т.н., професор Празького технічного університету (Чехія);

Капіца М.І. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Кіпіані Г. – д.т.н., професор Грузинського авіаційного університету;

Костриця С.А. – к.т.н., доцент ДНУЗТ;

Кривчик Г.Г. – д.і.н., професор ДНУЗТ;

Кузін М.О. – д.т.н., професор Львівської філії ДНУЗТ;

Курган М.Б. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Мезитіс М. – д.т.н., професор Ризького технічного університету (Латвія);

Муха А.М. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Плашек О. – д.т.н., професор Технологічного університету Брно (Чехія);

Путятю А.В. – д.т.н., професор Білоруського державного університету транспорту;

Тютюкін О.Л. – д.т.н., професор ДНУЗТ;

Чудхурі Д. – д.т.н., професор університету Адамас (Індія);

Яцина М. – д.т.н., професор Варшавської політехніки (Польща).

Адреса редакційної ради:

49010, м. Дніпро, вул. Лазаряна, 2, Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна  
Тези доповідей друкуються мовою оригіналу у редакції авторів.

- пружна деформація ланок ГВП;
- вихід штока циліндра, спричинений зносом елементів (втулка-вісь) шарнірних вузлів.

Результати розрахунків:

а) гальмівні колодки не зношені – повний вихід штока циліндра при гальмуванні завантаженого вагона ( $P_{ГЦ}^{\max} = 0,4$  МПа) склав  $l_{ш}^3 = 60,67$  мм, а порожнього вагона ( $P_{ГЦ}^{\min} = 0,12$  МПа) –  $l_{ш}^n = 55,67$  мм.

б) гальмівні колодки зношені – відповідно  $l_{ш}^3 = 155,17$  мм та  $l_{ш}^n = 150,17$  мм.

Таким чином, порівнюючи отримані результати розрахунків з повним робочим ходом авторегулятора (не більше 300 мм), слід відзначити:

а) для прийнятих даних повний робочий хід гвинта авторегулятора у два рази перевищує значення виходу штока гальмівного циліндра;

б) при проектуванні повізкових ГВП вагонів бажано мати лінійку типів авторегуляторів і узгоджувати їх на відповідність ходу штока.

## АНАЛІЗ СТАНУ ВИРОБНИЧИХ СИСТЕМ З РЕМОНТУ ВАНТАЖНИХ ВАГОНІВ

Волошин Д.І.

Український державний університет залізничного транспорту (УкрДУЗТ), Україна

*Voloshin D.I. Analysis of the production systems for the repair of freight cars.*

*At present, there are negative trends in view of the development of production systems for repairing wagons. According to the conducted researches, there is a deterioration in the performance of the production system. The urgent task of developing and introducing a new system of management of industrial system for repairing wagons is emerging.*

Система планово-попереджувального ремонту вантажних вагонів, яка використовується на підприємствах галузі, була сформована в інших умовах функціонування промислового комплексу на відміну від сучасних. На той час відбувалося постійне зростання обсягів виробництва, спостерігалася постійна структура парку вантажних вагонів. Матеріально-технічне забезпечення технологічних процесів ремонту носило стабільний характер. На поточний момент система ремонту вимушена функціонувати в стохастичних умовах, які характеризуються постійним старінням рухомого складу при недостатньому його оновленні, відсутності достатніх обортових коштів для технічного розвитку виробничих потужностей та ін. Негативні тенденції сприяють виникненню ситуації, коли відбувається перерозподіл матеріальних та фінансових ресурсів на позапланові ремонти при зменшенні їх планової складової. В результаті значно знижується якість ремонту вагонів, збільшується кількість відмов вагонних конструкцій, що відображається на техніко-економічних показниках роботи підприємств.

Згідно проведеного аналізу статистичних даних по лінійним підприємствам з ремонту вантажних вагонів можна зазначити, що простій та середньодобовий залишок несправних вагонів, як в планових, так і непланових видах ремонту значно збільшився (у середньому в 3 - 5 разів). Централізована закупівля та розподіл матеріалів та запчастин для ремонту вагонів не враховує реальні потреби на місцях. Це приводить до зайвих резервів одних запчастин, при нехватці інших. Взагалі, спостерігаються значні порушення у ресурсному резервуванні ремонтних підприємств, що прямо впливає на надійність виробничих процесів (показники надійності значно відрізняються від заданих в сторону погіршення). Згідно проведених досліджень коефіцієнт готовності системи має планове значення – 0,65, фактичне – 0,22; коефіцієнт вимушеного простою – 0,35 та 0,78; коефіцієнт профілактики – 0,55 та 3,5.

Виникає актуальна задача розробки та впровадження нової системи управління виробничими системами вагоноремонтних підприємств. Вона повинна будуватися на динаміч-

них принципах, які дозволять запровадити механізми адаптації до невизначених умов (кількісні зміни у перевізному процесі, врахування стану і ступеня зносу рухомого складу та ін.). Така система дозволить оптимально управляти кількістю ресурсів, що витрачаються на власні потреби підприємств і на відновлення ресурсу вантажних вагонів.

## **ОЦІНКА МОЖЛИВОСТІ РОЗВАНТАЖЕННЯ ВАГОНІВ-ХОПЕРІВ ВІДКРИТОГО ТИПУ НА ВАГОНОПЕРЕКИДАЧІ**

**Довганюк С.С., Рейдемейстер О.Г., Калашник В.О., Шикунів О.А., Рыжов С.В.**

Дніпровський національний університет залізничного транспорту  
імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ), Україна

*S. Dovhaniuk, A. Reidemeister, V. Kalashnyk, O. Shykunov, S. Ryzhov. Estimation of the possibility of open type hopper cars unloading on the car dumper.*

*The computational model to assess the strength of bodies of short-base hopper cars 19-758-01, 20-471, 20-4015 during unloading them on the car dumper BPC-134M. Modeling of the stress-strain state of the structures of cars is made with the finite element method. It is established that strength of car bodies permits to unload them on car dumper. The results of experimental studies showed sufficiently high accuracy of the chosen calculation model for estimating the stress-strain state of structures and confirmed the possibility of unloading of wagons on the car dumper.*

Одним зі способів забезпечення ефективного використання рухомого складу є адаптація конструкції вагона до особливостей вантажу, що перевозиться. Під адаптацією в широкому сенсі мається на увазі розширення гами вантажів, умов завантаження, розміщення у вагоні та розвантаження. Останнє має особливе значення з точки зору скорочення часу розвантаження, що дає можливість зменшити час розвантажувальної операції (іноді суттєво) та прискорити обіг вагону. Яскравим прикладом успішного рішення цієї проблеми є ідея розвантаження вагонів-хоперів відкритого типу на вагоноперекидачі.

Випробувальною лабораторією вагонів ДНУЗТ виконані комплексні аналітично-експериментальні дослідження, що включають в себе проведення оцінки міцності конструкції вагонів-хоперів і відповідності міцності елементів нормативній документації на підставі теоретичних і експериментальних досліджень.

Об'єктами досліджень були вагони-хопери відкритого типу моделей 19-758-01, 20-471, 20-4015, що мають типову для цього класу рухомого складу конструкцію. Їх кузова складаються з рами (хребтова, шкворневі і кінцеві балки), бічних, похилих торцевих стін і розвантажувальних бункерів, закритих із зовнішнього боку люками. До каркаса бічної стіни, утвореному верхньою і нижньою обв'язками, стійками та розкосами, прикріплена обшивка, причому кріплення може бути жорстким, як у вагона для перевезення цементу моделі 19-758-01, або рухливим, як у вагонів для перевезення окатків моделей 20-471 та 20-4015. Торцеві стіни спираються на раму вагона через похилі або вертикальні стійки. Особливістю конструкції вагонів-хоперів відкритого типу є їх коротка база і, відповідно, менша довжина кузова.

В даний час відсутня методика оцінки впливу зовнішніх факторів на елементи таких вагонів при розвантаженні їх на вагоноперекидачах. Щоб зробити це, необхідно знати всі діючі експлуатаційні навантаження, однак, нормативних рекомендацій для їх оцінки в розгорнутому вигляді немає. Таким чином, для цього необхідно розробити відповідну методику як розміщення вагонів-хоперів в вагоноперекидачі, так і визначитися з діючими навантаженнями.

На першому етапі були розроблені модель та інженерна методика розрахунку кузовів короткобазних вагонів-хоперів. Методика розрахунку вагону враховувала дію інерційного