

УДК 629.4.014.62.004.6 : 001.891.5

Ю.В. Єжов, Ю.С. Павленко

**ШЛЯХИ ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМНИХ ПИТАНЬ ПРОДОВЖЕННЯ
ТЕРМІНУ СЛУЖБИ ПАСАЖИРСЬКИХ ВАГОНІВ ЛОКОМОТИВНОЇ ТЯГИ
ЗА РЕЗУЛЬТАТАМИ ЇХ ТЕХНІЧНОГО ДІАГНОСТУВАННЯ**

Розглядаються основні проблемні питання проведення технічного діагностування пасажирських вагонів з використанням Методики технічного діагностування пасажирських вагонів, що виступили призначений термін, з метою його продовження ЦЛ-0070 та шляхи їх вирішення у сьогоденній складній економічній ситуації.

Під час проведення технічного діагностування пасажирських вагонів локомотивної тяги, що виступили призначений термін, з метою продовження їх експлуатації, виникають окремі проблемні питання, вирішувати які необхідно у сьогоденній складній економічній ситуації.

Перша проблема пов'язана з проведенням контрольних міцнісних та ресурсних випробувань зразків кузовів різних типів вагонів, стендових випробувань на втому зразків рам і надресорних балок візків, що передбачені вимогами розділу 5 Методики технічного діагностування пасажирських вагонів, що виступили призначений термін, з метою його продовження ЦЛ-0070 (далі – „Методика...”) [1].

Слід зазначити, що встановлена в „Методиці...” періодичність проведення контрольних випробувань не є стандартизованою. Така періодичність була запропонована авторами „Методики...” виходячи з можливих змін в умовах експлуатації пасажирського рухомого складу на залізницях України протягом п'ятирічного періоду.

При цьому 13-ти річний досвід проведення робіт з технічного діагностування свідчить про те, що періодичність контрольних випробувань, коли суттєвих змін в умовах експлуатації пасажирського рухомого складу не відбувається, на якість і результати роботи не впливає.

Тому необхідність проведення контрольних випробувань у кожному конкретному випадку повинні встановлювати організації, які виконують технічне діагностування.

Крім того, необхідно враховувати, що під час технічного діагностування пасажирських вагонів, металоконструкції яких суттєво не відрізняються від

- Проведение тормозных испытаний на стендах базовых металлоконструкций пасажирських вагонів Тверського вагонобудівного заводу, заводу Аммендорф (НДР) або Ленінградського вагонобудівного заводу ім. Єгорова, наведених в Альбомі типів пасажирських вагонів, які експлуатуються в Україні ЦЛ-0054, можуть використовувати результати раніше проведених контрольних випробувань, оформлених відповідними протоколами акредитованих в НААУ випробувальних центрів (лабораторій).

Дана проблема може бути вирішена шляхом внесення в „Методику...” відповідної зміни щодо періодичності проведення контрольних випробувань.

© Ю.В. Єжов, Ю.С. Павленко, 2014

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Друга проблема стосується технічного діагностування з продовженням терміну служби вагонів службових, службово-технічних та спеціальних на базі пасажирських вагонів після 41 року експлуатації.

Вказане питання виникло після проведеного Укрзалізницею аналізу парку службово-технічного та спеціального рухомого складу. За результатами проведеного аналізу було встановлено, що на даний час на залізницях України налічується 405 службових та службово-технічних вагонів віком понад 41 рік. Із зазначених вагонів 131 вагон експлуатується. Одночасне виключення їх з експлуатації буде мати негативні наслідки для робіт, що проводяться на коліях різними службами залізниць та може привести до їх зупинки на невизначений термін.

Дана проблема була винесена на розгляд Науково-технічної Ради Укрзалізниці, яка відбулася 16 січня 2014 р. Відповідно до протокольного рішення зазначеної Науково-технічної Ради в „Методику...” необхідно внести зміни, які б передбачали можливість проведення технічного діагностування з обґрунтованим продовженням терміну експлуатації вагонів службових, службово-технічних та спеціальних на базі пасажирських вагонів після 41 року експлуатації.

Методика проведення обстеження технічного стану металоконструкцій кузовів та візків таких вагонів, на нашу думку, не повинна принципово відрізнятися від методики обстеження вагонів загальної мережі експлуатації або службово-технічних та спеціальних вагонів з терміном експлуатації менше, ніж 41 рік, але повинна мати певні відмінності, які стосуються, у першу чергу, умов проведення обстеження та забезпечення обов'язкового доступу до місць, які приховані під внутрішньою обшивкою кузова в зонах найбільш вірогідного виникнення тріщин або пошкоджень корозійного характеру, а також періодичності проведення діагностування та призначені таким вагонам нового терміну експлуатації.

Що стосується умов проведення обстеження технічного стану вагона після 41 року експлуатації, то воно повинне проводитись в умовах цеху вагоноремонтного підприємства (на даний час абсолютна більшість вагонів обстежується на відкритих площадках, де на якість проведення робіт негативно впливають погодні фактори).

Що стосується доступу до зон вірогідного виникнення тріщин або пошкоджень корозійного характеру, то частина таких зон сьогодні при обстеженні вагонів з терміном експлуатації до 41 року недосяжна в наслідок особливості їх конструкції і тому наявність в них пошкоджень механічного або корозійного характеру можливо визначати лише по їх зовнішнім ознакам (значним прогинам, деформаціям елементів металоконструкції в даних зонах). Тому до початку обстеження металоконструкцій кузова з терміном експлуатації 41 рік та більше кузов повинен бути підготовлений. Підготовка передбачає демонтаж внутрішньої підвіконної обшивки до металу в зоні з'єднання стійок бокових стін та нижніх обв'язок в туалетах, в котельному відділенні та в середній частині кузова.

При цьому, якщо під час проведення технічного діагностування виникне підозра стосовно наявності небезпечних пошкоджень механічного або корозійного характеру в інших місцях (зонах), ремонтне підприємство за вказівкою фахівця організації, що проводить діагностування, проводить демонтаж внутрішніх елементів до металу у вказаних місцях.

РЕЙКОВИЙ РУХОМИЙ СКЛАД

Всі інші роботи проводяться у відповідності до вимог „Методики...”.

Що стосується періодичності проведення діагностування та призначенні таким вагонам нового терміну експлуатації, то за результатами технічного діагностування організація, що проводить роботи, розробляє технічне рішення, у якому повинен бути наведений висновок про можливість його подальшої експлуатації протягом одного року та вид необхідного ремонту для відновлення несучої здатності його металоконструкції. Тому періодичність проведення технічного діагностування для таких вагонів також складає 1 рік.

Оформлене технічне рішення надається власнику вагона.

На підставі технічного рішення власник вирішує питання виконання вагону рекомендованого виду ремонту або виключення його з інвентарного парку, якщо за результатами діагностування визначена непридатність вагона для подальшої експлуатації.

Робота з продовження терміну служби такого вагона може продовжуватися за потребою власника до моменту, коли за висновком, наведеним у технічному рішенні, подальша експлуатація вагона буде признана неприпустимою.

Порядок технічних обслуговувань та ремонтів таких вагонів протягом всього нового призначеного терміну служби залишається незмінним.

Висновки

Запропонований порядок поетапного продовження терміну служби вагонів службових, службово-технічних та спеціальних на базі пасажирських вагонів після 41 року експлуатації, на нашу думку, дозволить підвищити якість проведення обстеження їх технічного стану та тримати під контролем технічний стан металоконструкцій таких вагонів протягом всього нового призначеного терміну експлуатації.

ЛІТЕРАТУРА

1. ЦЛ-0070 Методика технічного діагностування пасажирських вагонів, що виступили призначений термін, з метою його продовження. - К.: Укрзалізниця, 2008. - 59 с.
2. ЦЛ-0054 Альбом типів пасажирських вагонів, які експлуатуються в Україні. - К.: Укрзалізниця, 2008. - 59 с.