



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

СХІДНОУКРАЇНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ імені Володимира Даля

Факультет транспортних систем і логістики

МАТЕРІАЛИ

IV-тої Міжнародної науково-практичної конференції

«ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І ЛОГІСТИКИ»



<http://ts.snu.edu.ua/conf.html>

КРИМ, Євпаторія 2013

14 – 16 травня, 2013

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Східноукраїнський національний університет імені Володимира Даля

Господарська академія ім. Д. А. Ценова, Свиштов, Болгарія

Силезький технологічний університет, Катовіце, Польща

Далекосхідний державний університет шляхів сполучення, Росія

Білоруський національний технічний університет, Мінськ, Білорусь

Національний авіаційний університет, Київ

Перший український морський інститут, Севастополь

ДП «Євпаторійський морський торговельний порт»

ДВАТ «ЛУГАНСЬКДІПРОШАХТ»

МАТЕРІАЛИ

IV-ої Міжнародної науково-практичної конференції

***«ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ І
ЛОГІСТИКИ»***

Євпаторія

14-16 травня, 2013

таного числа, найменшої температури випаровування, середньої теплоти. З цих чинників єдиними які дозволяють понизити тривалість горіння, є цетанове число за рахунок якого можна понизити коефіцієнт надлишку повітря та збільшення циклової подачі палива на величину пропорційно падіння нижчої теплоти згорання. Виділена теплота при згоранні дизельного палива вище на 1,2 раза виділеної теплоти при згоранні біодизеля. Це означає, що для одержання продуктивність при роботі дизеля на біодизельному паливі таку ж як при роботі на звичайному дизелі, потрібна більша кількість палива і, отже, потрібен більше час для його горіння. Решта параметрів теж робить істотний вплив на тривалість згорання і збільшують його, то треба забезпечити повне згорання палива на тактах згорання і розширення. Це можна здійснити шляхом збільшення кута випередження впорскування палива та діаметра соплових отворів форсунок. При однаковому діаметрі соплових отворів форсунки, спостерігається зниження потужності. Середній діаметр розпиленого палива збільшується, відповідно тривалість згорання збільшується від 60,75 до 87,14 градусів повороту колінчастого вала. Оптимальне значення діаметра соплового отвору для дизельного двигуна при переводі його на роботу на біодизельному паливі, відповідає значенню, при якому досягається оптимальна тривалість згорання.

УДК 658.7

Поляков А.П., Кушнір С.Л., Рациборинський В.В.
Вінницький національний технічний університет

УДОСКОНАЛЕНИЙ МЕТОД ВИЗНАЧЕННЯ НЕОБХІДНОЇ НОМЕНКЛАТУРИ ТА КІЛЬКОСТІ ЗАПАСНИХ ЧАСТИН ДЛЯ РЕМОНТУ АВТОМОБІЛІВ

Автомобільний транспорт є однією з важливих галузей господарства, який забезпечує виробництво та обіг продукції промисловості й сільськогосподарства, потреби будівництва та задовольняє потреби населення в перевезеннях.

Для підвищення продуктивності транспортних засобів необхідна своєчасна підтримка їх в працездатному стані, забезпечення якої можливе за рахунок наявності необхідної номенклатури запасних частин на складі автотранспортного підприємства для ремонту автомобілів з мінімальним простоем. На зниження витрат на перевезення значною мірою впливає час простою при обслуговуванні та ремонті автомобілів, який безпосередньо пов'язаний з номенклатурою та кількістю запасних частин, які зберігаються на АТП.

Проведено аналіз основних методів визначення необхідної номенклатури запасних частин, такі як:

- прогнозування необхідної кількості запасних частин на основі ведучої функції параметра потоку відмов;
- прогнозування необхідної кількості запасних частин при поступових відмовах деталей; (функції інтенсивності зносу деталей)
- метод визначення оптимального ремонтного фонду.

Аналіз показав, що існуючі методи не враховують комплексний вплив терміну експлуатації та пробігу автомобіля на його надійність та потребу в запасних частинах для обслуговування і ремонту, що призводить до зменшення точності прогнозу необхідної номенклатури автомобільних запасних частин та збільшення витрат на їх придбання та зберігання.

В удосконаленому методі пропонується враховувати комплексний вплив терміну перебування автомобіля в експлуатації та його пробіг на номенклатуру та кількість запасних частин, які необхідні для підтримання автомобіля в справному стані.

За результатами дослідження можна зробити висновок, що зберігати всі деталі, які випускаються як запасні частини, безпосередньо на АТП – нераціонально. Це призводить до значного збільшення запасів, зростання складських площ, неефективного використання оборотних коштів і, найголовніше, до неефективного використання запасів – велика їх частина не використовується протягом тривалого часу. Також нераціональним є відсутність складу на АТП, оскільки це спричиняє значний простій автомобілів в режимі очікування ремонту, в результаті якого підприємство втрачає кошти.

УДК 624.43:629.443(07)

Поляков А.П., Маріянюк Б.С., Квасневський С.О.
Вінницький Національний Технічний Університет

ВПЛИВ ЗМІНИ СТУПЕНЯ СТИСНЕННЯ НА ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПОКАЗНИКИ ДИЗЕЛЯ

Проведено розрахункове дослідження впливу на техніко-економічні показники дизеля ЯМЗ-236 зміни ступеня стиснення. Розрахунки проведено по схемі, що запропонована Гриневецьким В.І.

Основною метою дослідження є визначення впливу на техніко-економічні показники дизеля ступеня стиснення робочої суміші в камері згорання. Друга мета – можливість підвищення техніко-економічних показників дизеля зі змінним ступеням стиснення за рахунок регулювання подачі палива.

У завдання досліджень входило аналіз зовнішніх і часткових швидкісних характеристик дизелів при зміні ступеня стиснення та дослідження впливу регулювання циклової подачі дизельного палива на техніко-економічні показники дизеля зі змінним ступеням стиснення.