



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

- 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.

Для цього розраховувалися зовнішні швидкісні характеристики дизеля при зміні ступеня стиснення та зовнішні швидкісні характеристики дизеля зі змінними ступенями стиснення при регулюванні циклової подачі дизельного палива.

У результаті можна зробити наступні висновки:

Аналіз зовнішніх швидкісних характеристик дизелів при зміні ступеня стиснення показав, що при збільшенні ступеня стиснення з 14,5 до 18,5 одиниць значення потужності і ефективного обертального моменту співпадають з показниками базового двигуна, при цьому питома ефективна витрата палива при зменшенні ступеня стиснення до 14,5 одиниць збільшується на 12,5 г/кВт*год, а при збільшенні ступеня стиснення до 18,5 одиниць – зменшується на 12,8 г/кВт*год на всьому швидкісному діапазоні, годинна витрата палива змінюється на 0,9...2,4 кг/год та 1,2...3,1 кг/год відповідно.

Оцінка можливості підвищення техніко-економічних показників дизеля зі змінним ступенем стиснення за рахунок регулювання подачі палива показав, що при незмінній годинній витраті палива потужність двигуна при зменшенні ступеня стиснення до 14,5 одиниць зменшується на 5...10 кВт, при збільшенні ступеня стиснення до 18,5 одиниць потужність збільшується на 5,2...12,1 кВт, при цьому ефективний обертальний момент змінюється на 26...45 Н*м та 32...49 Н*м відповідно. При цьому питома ефективна витрата палива при зменшенні ступеня стиснення до 14,5 одиниць збільшується на 12,3 г/кВт*год, а при збільшенні ступеня стиснення до 18,5 одиниць – зменшується на 12,1 г/кВт*год.

Перевірочні розрахунки показують, що механічні напруги в деталях кривошипно-шатунного механізму дизеля не перевищують допустимих меж.

УДК 656.1

Подбелло Е.Г., Пономарева Е.В., Иванникова О.Н.
Первый украинский морской институт

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА В СЕВАСТОПОЛЕ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Городской пассажирский транспорт, как важная социальная составляющая любого городского хозяйства, удовлетворяющая потребности его населения в перевозках, обеспечивающая максимальную доступность всей территории города, на сегодняшний день требует принципиальных изменений.

Перед пассажирским транспортом должна стоять одна и та же задача - в возможно короткие сроки перевести значительное количество людей по маршрутам, начальные и конечные пункты которых достаточно четко определены.