

Поліпшення технічного стану рухомого складу мет за рахунок введення комбінованої системи технічного обслуговування і ремонту рухомого складу

Фоменко В.В.

Маріупольський електромеханічний технікум

Специфічною особливістю міського пасажирського електричного транспорту є його експлуатація у загальному транспортному потоці на вулицях міста, а також наявність великої кількості зупиночних пунктів з малими відстанями між ними, різноманітність рухомого складу, нерівномірність навантаження за годинами роботи, що вимагає від нього надійності та забезпечення безпеки руху,

При експлуатації рухомий склад не відповідає вимогам надійності тоді, коли з'являються відмови в роботі окремих вузлів та агрегатів, які найчастіше наступають в результаті руйнування окремих деталей, вузла сполучення, обриву, прогару або короткого замикання в електричних ланцюгах.

На сьогоднішній час види, періодичність і тривалість технічного обслуговування рухомого складу міського електротранспорту регламентує «Система технічного обслуговування і ремонту рухомого складу міського електротранспорту» - додаток до наказу Держжиткомунгоспу України від 03 грудня 1991 р. №120.

Але згідно з додатком № 3 до наказу № 120, і з урахуванням рекомендацій заводів-виробників тих, що випустили рухомий склад (наприклад: згідно з наказом № 120, тролейбусні машини повинні ставати на ТО-2 з пробігом в 16 тис.км., а завод-виробник «Шкода» - Чехія, «Південмаш» -Україна м. Дніпропетровськ рекомендують постановку рухомого складу на ТО-2 після пробігу - 14тис.км.), а також з урахуванням технічного обладнання і аналізу повернень рухомого складу з лінії з причин несправності здійснюється зсув графіка і коректування пробігу рухомого складу для постановки на плановий ремонт.

Додатком користуються небагато підприємств МЕТ, більшість з них дотримуються пробігу 16 тис. км., що приводить до погіршення стану рухомого складу машин серії ЮМЗ-Т та «Шкода».

Беручі до уваги важкий матеріальний стан підприємств міського електротранспорту, незабезпеченість запчастинами, застаріле обладнання, що використовується для огляду та ремонту рухомого складу, а також те, що сучасний рухомий склад містить елементи електроніки і інші сучасніші технології, що вимагає необхідність впровадження в технологію технічного обслуговування сучасного діагностичного устаткування, можна з впевненістю сказати, що рухомий склад вже заздалегідь випускається на лінію в технічному стані, який не відповідає вимогам ПТЕ.

Незважаючи на те, що планово-попереджувальна система технічного обслуговування дозволяє заздалегідь планувати об'єми і терміни проведення технічного обслуговування та ремонтів рухомого складу, і забезпечити матеріальну базу для ремонту (фінанси, матеріали та запчастини), назріває необхідність зміни планово-попереджувальної системи, що використовується зараз, на змішану систему.

Тобто, для капітальних і середніх ремонтів та ТО-1 використовувати планово-попереджувальну систему, а для ТО-2 та непланових ремонтів за необхідністю, що дозволить підтримувати рухомий склад в справному стані, та зменшити витрати на ТО-2 придбавши при цьому необхідне обладнання для більш ефективного виконання ТО-1.

Згідно з даними по Маріупольському ТТУ за період січень - серпень 2009р. у порівнянні з 2008 роком, затримки випуску рухомого складу на лінію з технічної несправності склали по трамваю: 2008р. - 108 випадків, а в 2009р. - 171 випадок; по тролейбусу: 2008р. - 352 випадки, а в 2009 - 422. Втрати маш.годин з причини повернення рухомого складу з лінії по технічній несправності склали: по трамваю 2008р. - 538 ваг.годин, у 2009 -1986 ваг.годин., по тролейбусу 4982 маш.год., у 2009 - 4060 маш.год., але зниження

кількості втрат маш.годин по тролейбусу у 2009 році обумовлено теплою зимою, що зменшило кількість відмов пневмообладнання.

З наданих даних можна зробити висновок, що стара планово-попереджувальна система, яка обумовлює кількість годин для виконання ЩО та ТО-1, які на сьогоднішній час, вважаючи на стан рухомого складу та ремонтної бази депо, умови експлуатації рухомого складу є недостатніми, тому необхідні кардинальні зміни у планово-попереджувальній системі, які дозволять поліпшити технічний стан рухомого складу, скоротити втрати машино-годин та підвищити якість пасажироперевезень.