

вибухонебезпечний, утворюючи з повітрям вибухонебезпечні суміші у значно більшому діапазоні концентрацій (від 4 до 75 об. % у повітрі), ніж природний газ, проте внаслідок малої щільності він швидко випаровується у відкритих обсягах [1].

Найпростіший спосіб зберігання водню – у балонах під високим тиском. Однак велика питома маса металевих балонів на 1 кг водню, що досягає величини 150:1 - 120:1, обмежує широке застосування балонної системи зберігання на борту автономного тягового рухомого складу. До того ж, підвищений тиск сильно ускладнює їх заправку, потрібні спеціальні компресорні станції, знижуються терміни зберігання заправлених балонів і значно знижується ступінь безпеки. Зберігання водню в зрідженому стані могло б вважатися перспективним завдяки високому вмісту палива в речовині (у рідкому стані його щільність 70 кг/м^3), якби не його низька температура кипіння. Однак зберігання водню в рідкому стані також є вибухонебезпечним. Незважаючи на всі вищезгадані недоліки, застосування водню на транспорті є досить перспективним напрямом. Переведення тепловозів на водень являє собою складний соціально-економічний процес, для здійснення якого буде потрібна велика перебудова низки виробничих галузей, тому на першому етапі доцільно застосування в процесі дизелів тепловозів добавок водню або експлуатації локомотивів на водневонасиченому паливі [2].

Отже, застосування водню на транспорті, зокрема на тепловозах, на даному етапі розвитку водневої енергетики доцільно шляхом заміщення частини дизельного палива воднем, що дозволить підвищити їхню паливну економічність і, як наслідок, ефективність.

[1] Дмитрієв, А.Л. Економічні та технічні проблеми розвитку водневого транспорту з метою покращення екологічного стану навколишнього середовища [Текст] / О.Л. Дмитрієв // International Scientific Journal for Alternative Energy and Ecology» ISJAEE №1(9), 2004. С. 14 – 18.

[2] Jeremy Rifkin. The third industrial revolution. – New York, 2011. - P. 291.

УДК 629.424.1-82.003

ВИЗНАЧЕННЯ ПЕРЕВАГ ГІДРОРЕВЕРСИВНОЇ ПЕРЕДАЧІ МАНЕВРОВИХ ТЕПЛОВОЗІВ

DEFINITION OF THE ADVANTAGES OF THE TURBO REVERSAL TRANSMISSION FOR SHUNTING LOCOMOTIVES

магістр Я. С. Прутян

Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)

Y. Prutian, master student

Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)

Область раціонального й перспективного застосування гідродинамічних передач (ГДП) визначився за часів колишнього радянського союзу переважно на

промислових і маневрових тепловозах, як дістались у спадок Україні. ГДП дозволяють здійснювати роботу тепловоза при малих "повзучих" швидкостях руху необмежено довго, що часто є першочерговим для промислового транспорту, забезпечують безступінчасту (плавну) зміну дотичної сили тяги, мають найкращі серед різних типів передач масогабаритні показники, меншу вартість на одиницю потужності, високу експлуатаційну надійність, низьку витрату кольорових металів.

До гідродинамічних передач (ГДП) висуваються такі вимоги із тягових, економічних показників, а також із надійності:

— висока експлуатаційна надійність;

— забезпечення заданих тягових характеристик при оптимальному використанні потужності дизеля, які у свою чергу характеризуються:

1) загальним діапазоном регулювання;

2) коефіцієнтом прозорості;

3) коефіцієнтом використання потужності дизеля;

— висока економічність передачі, що характеризується:

1) середнім ККД у робочому діапазоні регулювання;

2) коефіцієнтом віддачі потужності;

— мінімальна вага й габарити;

— стійка робота при часткових навантаженнях;

В Україні та за кордоном набули широкого застосування три види ГДП:

— ГДП із проміжним валом;

— ГДП із загальним турбінним валом;

— гідрореверсивні передачі (ГРП) (лише за кордоном).

Численний закордонний досвід експлуатації промислових і маневрових тепловозів з ГРП довів економічну доцільність застосування таких передач на тепловозах.

Порівняно з ГДП з механічним реверсом ГРП дають можливість:

— підвищити продуктивність тепловозів;

— знизити знос гальмових колодок у 20 — 30 разів, знос бандажів коліс на 15 %, у зв'язку з чим зменшуються експлуатаційні витрати на забезпечення екіпажної частини локомотивів;

— підвищити безпеку руху у зв'язку з наявністю додаткових засобів гальмування — гідродинамічного гальма;

— зменшити забруднення металевим пилом колійних засобів централізації та блокування й підвищити надійність їх роботи;

— підвищити експлуатаційну надійність тепловозів;

— підвищити безпеку роботи тепловозів на пожежо- й вибухобезпечних лініях, де застосування механічних колодкових гальм обмежено.

До недоліків тепловозів з ГРП слід віднести підвищені витрати палива (на 2 — 5 %) і підвищення маси передач (на 25 %) [1].

Отже, упродовж модернізації маневрово-вивозних тепловозів заміна застарілої ГДП із проміжним турбінним валом на сучасну ГРП є заходом, який дозволить реалізувати перелічені переваги.

[1] Voith-Antriebstechnik. 100 Jahre Föttinger-Prinzip. Hrsg. von Hermann Schweickert im Auftrage von Voith-Turbo GmbH & Co. KG. VOITH - Schweickert Hermann (Hrsg.): Verlag: Berlin ; Heidelberg ; New York : Springer, 2005. — p. 320.