

WWW.RVS-TECH.RU



тел.: (812) 369-32-64, факс: (812) 388-95-71

[e-mail:rpr-spb@mail.ru](mailto:rpr-spb@mail.ru)

<http://rvs-tech.ru>

Целью проведения работ являлась проверка эффективности и возможности использования технологии применения ремонтно-восстановительных составов на дизеле М756 дизельпоезда ДР1А.

Порядок проведения работ. Работа проводилась согласно договора № DRP-17/3 от 07 мая 1999 года по совместно разработанной программе (см. приложение).

Место и время проведения работ - локомотивное депо «Засулаукс», г. Рига, работы проводились с июня по февраль 2000 г.

Объект испытаний. Для испытаний был выбран 6-вагонный дизельпоезд ДР1А с пробегом более 100 тыс. км от последнего ТР-3 (и остаточным пробегом до следующего ТР-3 около 50 тыс. км), расходом топлива соответствующим среднему и предельно низким давлением масла.

Данные о дизеле и его использовании. Дизельпоезд ДР1А-240.3 с дизелем М756 №9007-4541 был подобран случайным образом, т.к. его пробег до следующего ТР-3, когда возможен осмотр дизеля при его разборке, был оптимальным с точки зрения изучения влияния РВС-технологии и срока действия договора. В процессе работы, по независящим от испытаний причинам, дизель был переставлен на дизельпоезд ДР1А-227.1.

Технические данные. Дизель М756 представляет собой 12-цилиндровый V-образный четырехтактный двигатель с водяным охлаждением. Завод-изготовитель «Звезда», г. С.-Петербург.

Диаметр цилиндров, мм	180
Ход поршня, мм:	
• для цилиндров с главными шатунами	200
• для цилиндров с прицепными шатунами	209,8
Рабочий объем всех цилиндров, л	62,4
Степень сжатия	13,5±0,5

Выводы. Из полученных результатов следует, что применение РВС технологии для обработки дизелей М756Б дизельпоездов ДР1А является экономически выгодной уже только с точки зрения экономии топлива. Продолжение этих работ целесообразно, поскольку оно позволит дать заметную экономию.

Продолжение работ на большем количестве дизелей, кроме того, позволит выявить степень увеличения ресурса их узлов, т.е. и уменьшение объема ремонтных работ или увеличение межремонтного пробега, что было невозможно сделать при испытаниях одиночного дизеля.

Кроме того, считаем целесообразным провести испытания РВС технологии на других узлах тягового подвижного состава.

От ЗАО «НПО Руспромремонт»:
региональный директор



А. Кукушкин

От Технического отдела Управления
подвижного состава ГАО «Латвияс
дзелзцельп»
главный технолог



Я. Эйдуks

От локомотивного депо Засулаукс Управления подвижного
состава ГАО «Латвияс дзелзцельп»:
ведущий инженер-технолог



И. Коновалов