

**МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ РАСШИРЕННЫХ
ИССЛЕДОВАНИЙ ПРИ ИСПЫТАНИЯХ ДЛИННОБАЗНЫХ
ПЛАТФОРМ: МЕТОДИКА**

**Сенько В.И.¹, Макеев С.В.², Чепурной А.Д.³, Литвиненко А.В.³,
Шейченко Р.И.³, Граборов Р.В.³, Ткачук Н.А.⁴, Чубань М.А.⁴**

¹*Белорусский Государственный университет транспорта,*
²*Испытательный центр железнодорожного транспорта «СЕКО»,*
г. Гомель, ,

³*НИЦ УК «РТХ», г. Мариуполь,*

⁴*Национальный технический университет*
«Харьковский политехнический институт», г. Харьков

В настоящее время контейнерные перевозки грузов являются основной составляющей транспортных потоков как морским путем, так и по автомобильным и железнодорожным магистралям. Контейнерные перевозки практически незаменимы для фирм, доставляющих продукцию большими партиями, поскольку позволяют оптимизировать логистику, а также прогнозировать затраты на транспортные услуги.

Одним из звеньев цепи таких интермодальных перевозок является транспортировка контейнеров железнодорожным транспортом с использованием специализированных и универсальных вагонов-платформ. При этом, в условиях постоянно растущих объемов грузоперевозок, экономически целесообразно использовать платформы, рассчитанные на перевозку одновременно двух 40-футовых или четырех 20-футовых контейнеров, в отличие от широко применяемых на сети железных дорог 40-футовых вагонов-платформ, позволяющих перевозить только один 40-футовый контейнер или два 20-футовых. Это дает возможность при равном количестве перевозимых контейнеров двумя составами, состоящими из 40-футовых и 80-футовых вагонов-платформ, использовать в последнем вдвое меньшее количество вагонов, что, соответственно, уменьшает затраты перевозчиков на обслуживание вагонов, выполнение депокских и капитальных ремонтов, а также обеспечивает снижение тарифных расходов.

При проектировании длиннобазных вагонов-платформ особое внимание требуется уделять не только решению вопросов статической прочности конструкции, но и обеспечению ее усталостной прочности, поскольку условия динамического нагружения 80-футовых вагонов-платформ существенно более "жесткие", чем для стандартных 40-футовых вагонов-платформ.

В настоящей работе рассмотрены результаты ходовых прочностных и динамических испытаний вагона-платформы модели 13-9975, проект которой разработан Научно-инженерным центром (НИЦ) Управляющей Компании "РэйлТрансХолдинг" (УК "РТХ") (г. Мариуполь). Опытный образец изделия изготовлен в ОАО "Новозыбковский машиностроительный завод" (г. Новозыбков, РФ), входящем в структуру УК "РТХ".