

Навіть в першому наближенні з рисунку 1 видно, що відхилення значень від еталонних не значне, тим більше, з огляду на той факт, що для діагностики інформативним буде відхилення значень контрольованої величини на 10% або 20%.

Отримані результати дають змогу стверджувати, що наявні технічні засоби сучасних систем централізації стрілок та сигналів дають змогу реалізувати функції діагностики технічного стану елементів стрілочного переводу використовуючи методи аналізу кривої струму двигуна електроприводу. Це стосується контролю рівня струму, характеру та часу переведення стрілки. Однак в більшості випадків пропускна здатність каналів передачі даних систем обмежують використання деяких з методів, що вимагають збільшення частоти замірів. Як вихід з ситуації можна запропонувати розглянути варіант вбудовування діагностики в цілому, або певних видів діагностики на сам об'єктний контролер з передачею до CPU системи кодів ознак технічного стану стрілки.

УДК 625.17

ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНА ОЦІНКА ВИКОРИСТАННЯ НОВИХ НОРМ НЕБЕЗПЕЧНОЇ ШИРИНИ РЕЙКОВОЇ КОЛІЇ З ПРОМІЖНИМИ РЕЙКОВИМИ СКРІПЛЕННЯМИ ТИПУ КБ-65 В БЕЗСТИКОВІЙ КОЛІЇ З ЗАЛІЗОБЕТОННИМИ ШПАЛАМИ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ УКРАЇНИ

TECHNO-ECONOMIC EVALUATION USE OF THE NEW STANDARDS OF DANGEROUS RAILWAY GAUGE WITH INTERMEDIATE FASTENING OF TYPE TB-65 IN A CONTINUOUS WELDED RAIL TRACK WITH CONCRETE SLEEPERS ON THE RAILWAYS OF UKRAINE

*канд. техн. наук О.О. Скорик¹, В.В. Новіков¹, Ю.М. Кравченко²
канд. техн. наук, О.О. Овчинніков¹*

*Український державний університет залізничного транспорту (м. Харків)
²Харківський національний технічний університет сільського господарства
імені Петра Василенка (м. Харків)*

***O.O. Skoryk¹, PhD (Tech.), V.V. Novikov¹, Y. Kravchenko²,
O.O. Ovchinnikov¹ PhD (Tech.)***

*Ukrainian State University of Railway Transport (Kharkiv)
²Kharkiv Petro Vasylenko National Technical University of Agriculture (Kharkiv)*

Останній раз небезпечну ширину рейкової колії встановлювали без урахування багатьох факторів ще в середині 90-х років, які стали відомі експлуатаційникам рухомого складу та колії протягом останніх 20 років. Досліджено теоретично та експериментально, що на ділянках безстикової залізничної колії зі скріпленнями типу КБ-65 з вантажонапруженістю до 40 млн.т.км бруто/км.рік доцільно збільшити існуючу норму небезпечної ширини рейкової колії – 1548 мм [1] до 1561 мм, а на ділянках з вантажонапруженістю понад 40 млн.т.брутто/км.рік до 1550 мм. Починаючи з 2005 року, коли за результата-

ми роботи вчених українських науково-дослідних та академічних вищих начальних закладів в рамках програми «колесо-рейка», було створено нові ремонтні профілі коліс рухомого складу, які призначені суттєво подовжити терміни експлуатації рухомого складу між черговими обточеннями поверхонь катання коліс та надплановими змінами рейкових плітей з наднормативним боковим зносом на нові, при наявності поздовжніх тріщин, або з заміною робочого канта, якщо інтенсивність бокового зносу перевищує величини, встановлені нормативами [2].

При впровадженні нових норм максимальної небезпечної ширини рейкової колії можна збільшити ресурс напрацювання рейкових плітей, який, в залежності від експлуатаційних умов, можна узагальнити рівнем інтенсивності бічного зносу рейок, який повинен бути більшим за встановлені мінімальні величини. Техніко-економічну оцінку використання нових норм небезпечної ширини рейкової колії вважається за доцільне проводити в напрямку порівняння матеріальних витрат на рейкові ресурси, які заощаджуються через подовження терміну експлуатації рейкових плітей внаслідок повного вичерпання встановленої нормативами величини допустимого бічного зносу рейкової пліті, яка дозволяє експлуатації колії рухомим складом при встановлених максимальних швидкостях руху пасажирських та вантажних поїздів. Тому, техніко-економічна оцінка впровадження нових норм розміру небезпечної ширини рейкової колії в безстиківій колії зі скріпленнями типу КБ-65 та СКД-65 для термічно загартованих та для незагартованих рейок визначається, як економія матеріалів та соціальний ефект від скорочення небезпечних умов праці при виконанні робіт з незакріпленими рейковими плітями в умовах непрогнозованої та не контрольованої зміни температури старопридатних, але не пройшовших реновацію рейкових плітей, які перекладають зі зміною робочого канту.

[1] Технічні вказівки по улаштуванню укладанню ремонту і утриманню безстиківій колії на залізницях України: ЦП-0266 [Текст]. – К.: Транспорт України, 2012. – 150 с. – Затверджена наказом Укрзалізниці № 033Ц від 01.02.2012 р.

[2] Інструкція з улаштування та утримання колії залізниць України: ЦП-0269 [Текст]. – К.: ТОВ «НВП Поліграфсервіс», 2012. – 456 с.

УДК 528(075.8)

ГЕОИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

GEOINFORMATION SYSTEMS IN CONSTRUCTION

ст. преп. Н.С. Сырова

Белорусский государственный университет транспорта (г. Гомель)

N.S. Syrova

Belarusian state university of transport (Gomel)

Одним из значительных результатов развития области информационных систем за последние несколько десятилетий стали географические информацион-