

Авторами представлен возможный вариант типажа отечественных пассажирских и грузовых трамваев, включая перспективные скоростные трамваи с автономным ходом для транспортных связей с городами-спутниками мегаполиса.

Таким образом, выполнены обзор и анализ типажей современных трамваев различных отечественных и зарубежных производителей, выявлены тенденции их развития, внедряемые новые решения в дизайне, предложено свое видение перспективного типажа отечественных трамваев.

Литература

1. <http://yauzaforum.ru/index.php?showtopic=1569>.

УДК 629.353

ВЫБОР ПАРАМЕТРОВ ОБЩЕЙ КОМПОНОВКИ ШАРНИРНО-СОЧЛЕНЕННЫХ САМОСВАЛОВ

Студенты гр. 101161-18 Волощик А. Н., Курило А. А.

Научный руководитель – канд. тех. наук, доц. Таяновский Г. А.

Появление и развитие сочлененных землевозов-самосвалов связано с их эффективностью при движении по пересеченным опорным поверхностям на землеустроительных работах в строительстве, вскрышных и карьерных работах в горном деле.

В работе на основе информационно-патентных изысканий выполнен анализ конструктивно-компоночных структурных схем современных шарнирно-сочлененных самосвалов-землевозов, с целью разработки алгоритмов проектного выбора параметров их общей компоновки при создании новой машины.

Признаки развития концепции самосвалов-землевозов присутствуют в компоновках, компонентном разнообразии и специфике функциональных подсистем новых машин ведущих мировых производителей (БелАЗ, МоАЗ, Амкодор, ЧСДМ, Caterpillar, Bell, Terex, John Deere, Volvo, Case, Astra, Моху, JCB, Komatsu, Fiori, Hitachi). Грузоподъемность выпущенных сочлененных землевозов-самосвалов изменяется от 18 до 42 тонн. Причем в диапазоне до 20 т колесная

формула машин – 4×4, в диапазоне 20–25 т трехосные машины имеют колесную формулу 6×4, а при больших грузоподъемностях – все модели полноприводные 6Х6 и по общему числу от всех выпущенных составляют почти 86 %. Удельная, на тонну грузоподъемности, мощность дизельного двигателя у полноприводных машин с ростом грузоподъемности параболически прогрессивно изменяется от 6–6,7 до 10–11,25 кВт/т. Подобные регрессионные зависимости установлены и для ряда других массо-геометрических соотношений - параметров общей компоновки: базы, длин полурам и гидроцилиндров разгрузки кузова, размеров кузова, размерности и параметров шин, длины и т.п. Ряд параметров выбран с учетом требований руководящих документов по устойчивости, безопасности, маневренности, проходимости, форме и размерам кабины, эргономике и санитарным требованиям к интерьеру и рабочему месту водителя. Полученные данные позволили описать последовательности процедур выбора каждого из важнейших параметров общей компоновки машины. Пример части геометрических параметров общей компоновки современного сочлененного землевоза, которые определяются в результате выполнения таких процедур показан на рисунке.

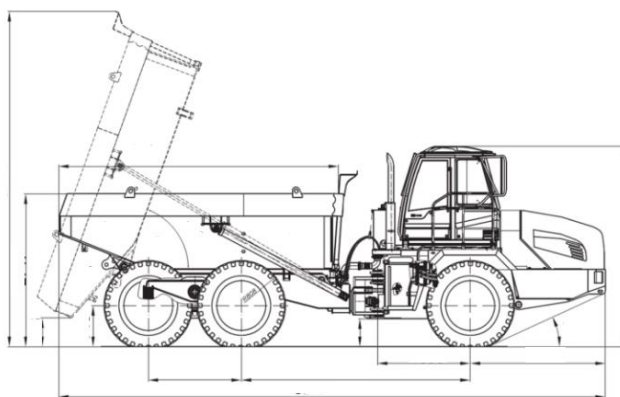


Рисунок 1 – Схема землевоза

Современные сочлененные землевозы имеют ряд особенностей трансмиссии, установки колесных мостов, системы разгрузки,

формы кузова. Наиболее распространены гидромеханические трансмиссии с переключением передач гидроподжимными фрикционными муфтами, используется автоматическая система блокировки дифференциалов всех мостов, при этом на задней полураме мосты каждого борта связаны балансирами. Для обеспечения устойчивости против опрокидывания при разгрузке используется специальная форма кузова и автоматическая система блокирования шарнира связи полурам и передачи нагрузки от гидроцилиндров разгрузки кузова не на несущую раму, а прямо на грунт.

В результате выполнен анализ тенденций развития важного прогрессивного вида колесной техники, имеющей большой экспортный потенциал, предложены процедурные алгоритмы выбора параметров общей компоновки, сформулирована сущность набора приемов дизайн-отработки экстерьеры землевоза для формирования конкурентного фирменного образа машины.

УДК 004.921

DIGITAL-ART КАК ОСНОВНОЙ КАНАЛ ДИДЖИТАЛ -МАРКЕТИНГА

Студент группы 101161-18 Поцепня М. Г.

*Научный руководитель – д-р техн. наук, проф. Бойков В. П.,
ст. преп. Лукьянчик В. Н.*

На основе изучения диджитал-маркетинга проанализируем часто используемые каналы на предмет наличия основных требований, таких как: актуальность, прогрессивность и вовлечение клиентов.

Цифровой маркетинг основан на постоянно растущих и быстро изменяющихся технологиях.

Основная задача маркетолога – найти каналы, которые позволяют установить надежную двухстороннюю коммуникацию и наилучшую окупаемость инвестиций для фирмы.

Для увеличения скорости привлечения потребителей, маркетологи должны фундаментально перестроить свой подход, поставив на первый план новые медиа и цифровой маркетинг, при этом оставить неизменными основные принципы маркетинга.