

2013 г. одновременно ужесточены соответствующие нормы как УК, так и КоАП, и это также говорит о недопустимости придания им обратной силы.

Таким образом, строгое соблюдения принципа недопустимости поворота к худшему для лица, обвиняемого в совершении преступления с признаком административной преюдиции, предполагает, что и само деяние, признаваемое преступлением, и наложение административного взыскания, характеризующее субъекта преступления как специального, имели место после вступления в силу закона, устанавливающего ответственность, усиливающего наказание или иным образом ухудшающего положение этого лица.

Литература

1. О внесении изменений и дополнений в некоторые кодексы Республики Беларусь по вопросам усиления мер ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения: Закон Респ. Беларусь, 12 июля 2013 г., № 60-3 // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

2. Василевич, Г.А. Некоторые аспекты ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения в условиях изменения административного и уголовного законов / Г.А. Василевич, С.Г. Василевич // Консультант Плюс: Беларусь. Технология 3000 [Электронный ресурс] / ООО «ЮрСпектр», Нац. центр правовой информ. Респ. Беларусь. – Минск, 2014.

3. Михайлов, С. Как считать повторность для конфискации / С. Михайлов // Автобизнес [Электронный ресурс]. – 2013. – № 42. – Режим доступа: http://www.abw.by/number/see_note/13628/. – Дата доступа : 21.03.2014.

УДК 639.113

НАДЕЖНОСТЬ ХОДОВОЙ ЧАСТИ АВТОБУСОВ МАЗ В УСЛОВИЯХ Г.МИНСКА RELIABILITY OF THE RUNNING GEAR OF MAZ BUSES IN THE CONDITIONS OF MINSK

Флерко И.М., доцент; **Поклад Л.Н.**, доцент
(Белорусский национальный технический университет, г. Минск)
Flerko I.M., associate professor; **Poklad L.N.**, associate professor
(Belarusian national technical university, Minsk)

Автобусы МАЗ составляют основу парка подвижного состава для автобусных перевозок в г. Минске и снижение затрат на их эксплуатацию актуально. Величина последних в значительной мере определяется надежно-

стью автобусов. Надежность любого изделия закладывается и обеспечивается при разработке и изготовлении и реализуется в эксплуатации. Надежность автобусов в эксплуатации является важнейшим фактором, влияющим на расходы автотранспортных предприятий по поддержанию технического состояния автобусов на требуемом уровне.

Получение информации об эксплуатационной надежности автобусов необходимо заводу-изготовителю для разработки мероприятий по повышению надежности автобусов, а сфере эксплуатации – для разработки и уточнения нормативов технической эксплуатации.

В данной работе приводятся результаты исследования отказов и неисправностей подвески автобусов МАЗ-104 в условиях автобусного парка № 5 г. Минска. По подконтрольной группе автобусов анализировались данные об отказах и неисправностях подвески за пять лет с момента ввода автобуса в эксплуатацию. Источником информации являлись лицевые карточки автобусов и заявки на ремонт.

Из анализа заявок на ремонт следует, что для изучения можно выделить такие элементы конструкции подвески автобусов МАЗ-104: амортизаторы, регуляторы уровня пола (РУП), краны уровня пола (КУП), реактивные тяги.

В таблице 1 приведено процентное распределение отказов по элементам конструкции подвески в целом и с выделением подвески передней и задней оси.

Таблица 1 – Распределение отказов по элементам подвески автобусов МАЗ-104

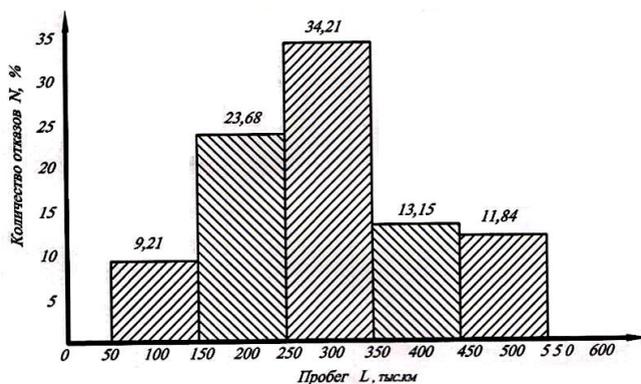
Ось	Распределение отказов	Элементы подвески				Итого
		Амортизаторы	Регуляторы уровня пола	Краны уровня пола	Реактивные тяги	
Передняя	Между осями	47,36	84,6	21,56	61,9	
	В пределах оси	33,0	30,0	18,5	18,5	100
Задняя	Между осями	52,64	15,4	78,44	38,1	
	В пределах оси	16,3	27,0	54,0	2,7	100
Итого		100	100	100	100	
По подвеске в целом		24,0	28,0	38,0	10,0	100

В таблице 2 приведены значения средней наработки до первого отказа элементов подвески автобусов МАЗ-104.

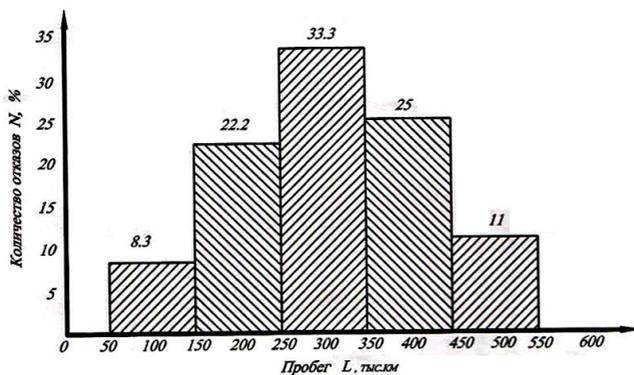
Проведен также анализ распределения отказов подвески в зависимости от пробега с начала эксплуатации. Результаты анализа представлены на рисунках 1–4.

Таблица 2 – Средняя наработка до первого отказа элементов подвески автобусов МАЗ-104

Элемент конструкции подвески							
Амортизаторы		Регуляторы уровня пола		Краны уровня пола		Реактивные тяги	
Передние	Задние	Передние	Задние	Передние	Задние	Передние	Задние
Средняя наработка до отказа, км							
188190	153100	120550	149450	255400	120500	143750	168940



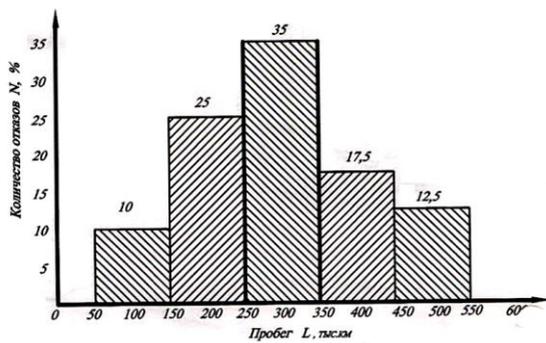
а)



б)

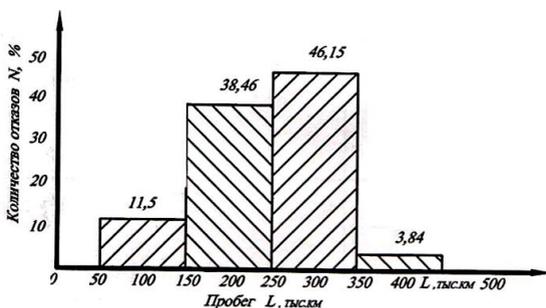
а – автобус в целом; б – передняя ось; в – задняя ось

Рисунок 1 – Распределение отказов амортизаторов в зависимости от пробега с начала эксплуатации

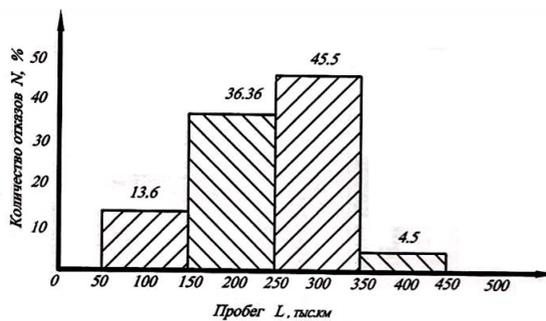


в)

Окончание рисунка 1

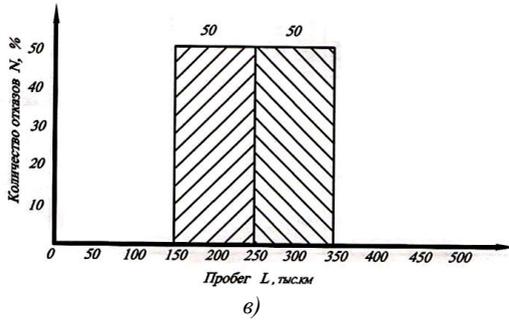


а)

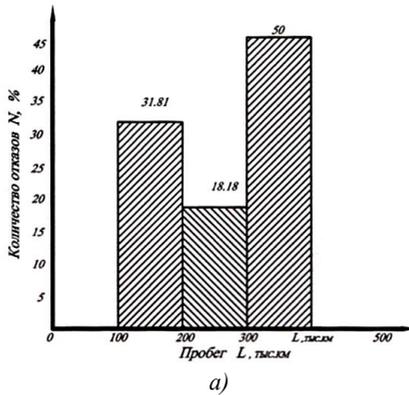
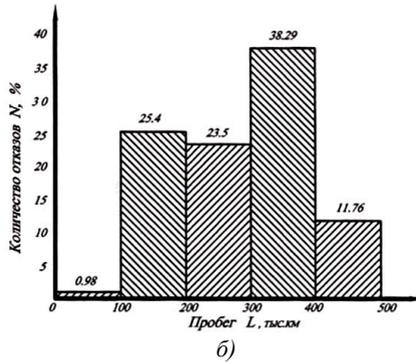


б)

а – автобус в целом; б – передняя ось; в – задняя ось
Рисунок 2 – Распределение отказов регуляторов уровня пола в зависимости от пробега с начала эксплуатации

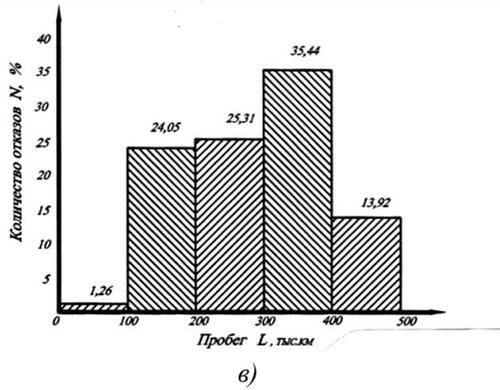


Окончание рисунка 2

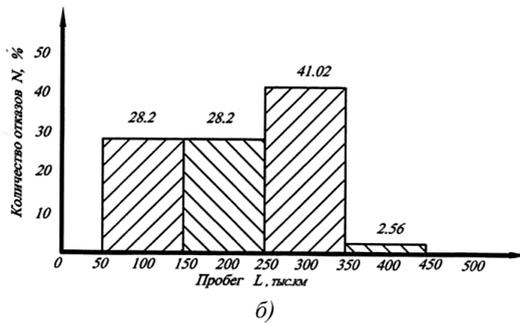
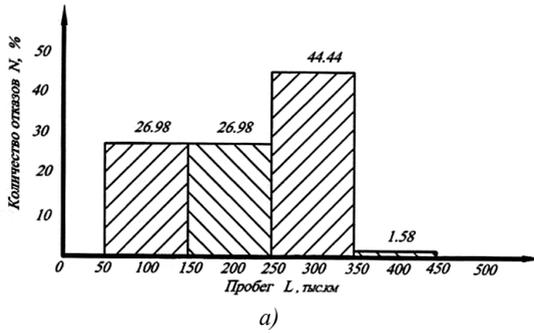


а – автобус в целом; б – передняя ось; в – задняя ось

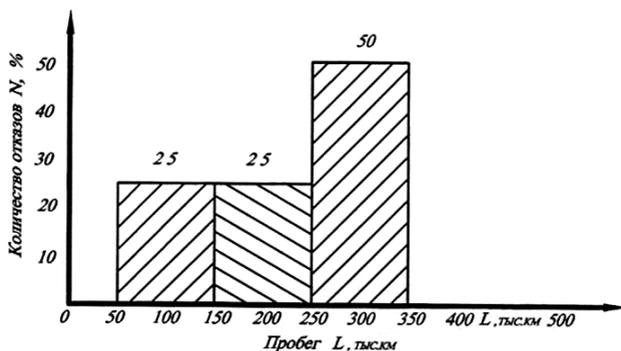
Рисунок 3 – Распределение отказов кранов уровня пола в зависимости от пробега с начала эксплуатации



Окончание рисунка 3



а – автобус в целом; б – передняя ось; в – задняя ось
Рисунок 4 – Распределение отказов реактивных тяг в зависимости от пробега с начала эксплуатации



Окончание рисунка 4

УДК 711;656

РАСЧЕТ ШИРИНЫ ГОРОДСКИХ МАГИСТРАЛЕЙ CALCULATION OF WIDTH OF CITY HIGHWAYS

Гук Валерий; Стешенко Михаил; Гук Владимир

(Харьковский национальный университет строительства и архитектуры)

Guk Valery; Steshenko Mikhail; Guk Vladimir

(Kharkov national university of construction and architecture)

Взаимосвязь интенсивности транспортного потока, скорости и его плотности позволяет определить пространство, которое приходится на один автомобиль при движении в условиях пропускной способности, т.е. на уровне максимальной интенсивности. При длине расчетного автомобиля, согласно [3], в 5 метров, данное пространство составляет 20 м, а дистанция между автомобилями соответственно 15 м или равна трём длинам автомобилей. На аналогичную дистанцию выводят расчеты по значению транспортного потенциала [4; 5] на основе динамического габарита. Следовательно, на одной полосе движения длиной в 1 км на уровне пропускной способности размещается 50 автомобилей.

В градостроительной практике в последние 60 лет принято территорию города разбивать на микрорайоны площадью около одного км², окаймлённого магистралями с длиной перегона в один километр. Иногда меньше – 800 метров, исходя из радиуса доступности к остановкам общественного транспорта в 400 м. Для простоты расчета остановимся на длине перегона в один километр. Тогда вокруг микрорайона образуется четыре перегона или 4 км магистралей. Но какая их ширина? Это зависит, прежде всего, от