

Рогозін І.В., Ніценко В.М., Подригало М.А. та ін. № у 2020 03069; заявл. 22.05.2020р.; опубл. 25.09.2020, Бюл. № 18.

3. Про затвердження "Положення про технічне обслуговування і ремонт дорожніх транспортних засобів автомобільного транспорту". Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0268-98>.

4. Волков В.П., Волкова Т.В., Волков Ю.В., Грицук І.В. Сучасний стан автомобільного транспорту і перспективи розвитку технічної експлуатації автомобілів. *Технічний сервіс агропромислового, лісового та транспортного комплексів*. 2019. № 16. С. 77–87.

5. Норми витрат палива і мастильних матеріалів на автомобільному транспорті. Нормативний документ, затверджений Міністерством інфраструктури України 07.10.2011. Київ: ДП «ДержавтотрансНДІпроект», 2012, 120 с.

6. Кривошапов С.І., Кашканов А.А. Особливості нормування витрат палива транспортних машин у зимовий термін експлуатації. *Вістник машинобудування та транспорту : Науковий журнал*. Вінніца: ВНТУ, 2017. № 2(6), С. 94-104.

7. Норми витрат паливно-мастильних матеріалів на роботу дорожньо-будівельних та спеціальних машин Н218. "Укравтодор" 043-96. Наказом Укравтодору N 406 від 29.12.2000.

УДК 629.083

РОЛЬ ІНФОРМАЦІЙНИХ ТЕХНОЛОГІЙ У РОЗВИТКУ ПІДПРИЄМСТВ ТЕХНІЧНОГО СЕРВІСУ

Куликівський Володимир Леонідович, канд. техн. наук, доцент кафедри агроінженерії та технічного сервісу, Поліський національний університет,
e-mail: kylikovskiyv@ukr.net, ORCID: [0000-0002-4652-0285](https://orcid.org/0000-0002-4652-0285)

Під інформаційними технологіями розуміють процеси пошуку, збору, зберігання, обробки, надання та розповсюдження відомостей, даних. Інформаційні технології реалізуються за допомогою спеціалізованих систем, що є упорядкованою сукупністю документально оформлених даних, комп'ютерної та телекомунікаційної техніки та програмного забезпечення [1]. У сучасних інформаційних системах протікають різноманітні процеси:

- введення інформації із зовнішніх або внутрішніх джерел;
- обробка вхідних відомостей та подання їх у зручному для користувачів вигляді, форматі;
- виведення даних для подання користувачам або передачі в інші системи;
- процес зворотного зв'язку, тобто обробка одержаної інформації з метою корегування нових вхідних даних.

Для більш ефективної роботи з різноманітною за змістом інформацією її систематизують і групують у вигляді баз даних, що є сукупністю певним чином

взаємопов'язаних відомостей, які зберігаються в пам'яті програмно-керованих пристроїв.

Останнім часом інформаційні технології набувають все більшого поширення на підприємствах технічного сервісу, що сприяє вдосконаленню управління даними організаціями, компаніями, які надають послуги з обслуговування та ремонту техніки, обладнання і транспортних засобів [2]. Застосування інформаційних технологій у технічному сервісі має певні особливості, пов'язані з характером організації технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів.

Сервісні підприємства для безперебійної роботи мають бути забезпечені необхідними матеріально-технічними ресурсами, а також відповідним обслуговуючим персоналом, який має необхідний ступінь кваліфікації. Зазвичай сервісні підприємства для вирішення питань матеріально-технічного забезпечення використовують торгово-провідні мережі централізованих організацій постачання. Існують й інші організації, які займаються матеріально-технічним забезпеченням, вони мають відмінності за видами робіт, що виконуються (пропонуються), категоріями замовників, яким надається комплекс сервісних послуг та іншими параметрами. Всі ці організації об'єднує спільність, подібність сфери їх діяльності, що виражається в обробці потоків інформації, яка надходить як від підприємств, що займаються технічним обслуговуванням та ремонтом, так і від організацій, які безпосередньо виробляють запчастини до техніки, обладнання і транспортних засобів (рис. 1).

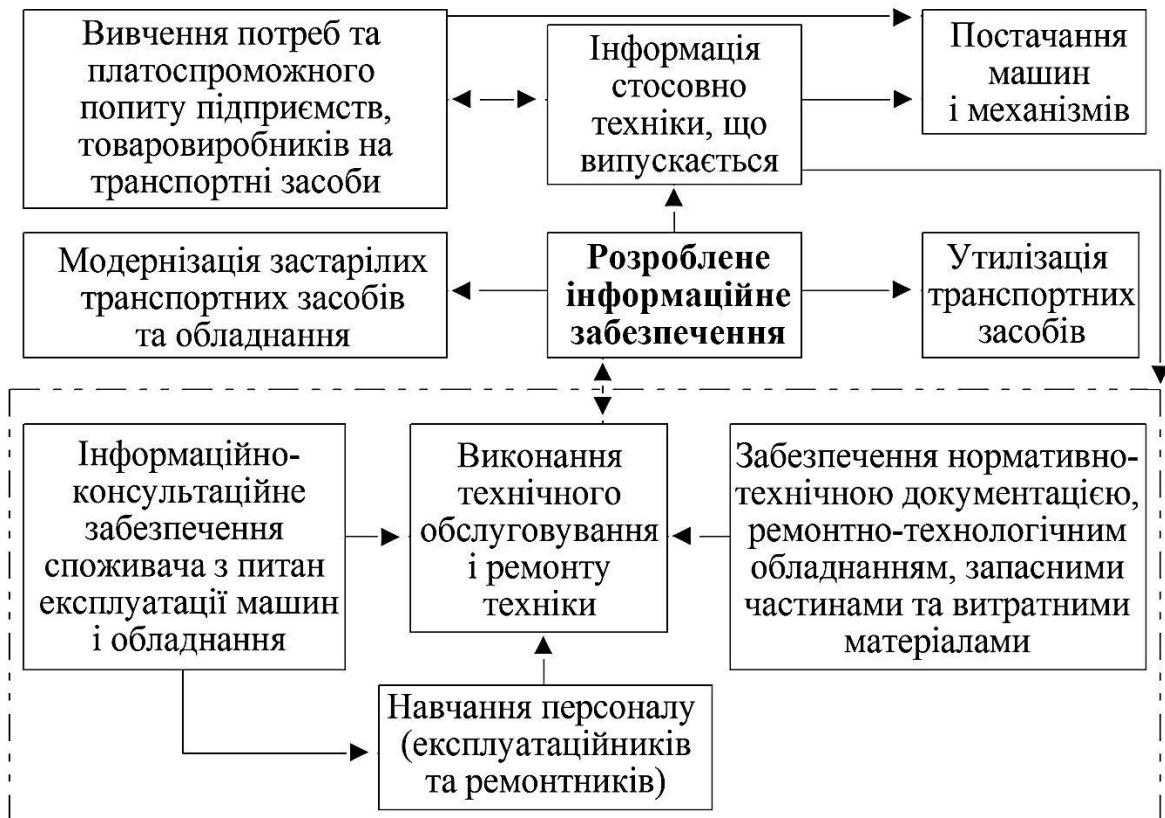


Рисунок 1 – Взаємний зв'язок інформаційного забезпечення та сучасної концепції технічного сервісу транспортних засобів

Висновки

Функціонування запропонованої структурної схеми технічного сервісу ґрунтується на таких принципах: організація ремонту транспортних засобів, зважаючи на пріоритетність підприємства, товаровиробника, з урахуванням регіональних особливостей використання техніки, а також її конструктивно-технологічних характеристик; забезпечення економічної зацікавленості у ремонті машин усіх учасників господарської діяльності (власників транспортних засобів, ремонтно-технічних організацій, а також підприємств, які виробляють техніку та відповідні запчастини); дотримання пріоритету власників у виборі виконавців ремонту власної техніки; забезпечення оптимального розподілу робіт з технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів між підрозділами сервісного підприємства (ремонтно-обслуговуючої бази); забезпечення оптимальних пропорцій між випуском нових машин, запчастин до них та ремонтно-обслуговуючим виробництвом; створення умов для економічної зацікавленості заводів-виробників у технічному сервісі своєї продукції.

Література

1. Сікора О. В., Вдовичин Т. Я., Когут У. П. Технології програмування інформаційних систем. *Таврійський науковий вісник. Сер. Технічні науки*. 2022. № 2. С. 10–17.
2. Марков О. Д., Матейчик В. П., Волков В. П. Інжиніринг систем автосервісу : підручник. Харків : ХНАДУ, 2021. 508 с.

УДК 629.113.004

РОЗРОБКА МЕТОДИКИ МЕТРОЛОГІЧНОГО КОНТРОЛЮ КАНАЛУ ВИМІРЮВАННЯ ПРИСКОРЕННЯ НА РОЛИКОВОМУ СТЕНДІ ПДС-Л

Мармут Ігор Арнольдович, канд. техн. наук, доцент кафедри інжинірингу систем автомобільного транспорту ім. М.Я. Говоруценка, Харківський національний автомобільно-дорожній університет,
e-mail: mia2005.62@ukr.net, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4661-1336>

Одним із діагностичних параметрів динаміки розгону автомобіля при стендових випробуваннях є значення показника прискорення (ПП). На роликовому стенді ПДС-Л закладена наступна методика вимірювання цього параметра. За визначенням, ПП представляє собою інтервал часу, протягом якого лінійна швидкість в режимі «РОЗГІН» наростає від $V_{\text{поч}}$ до $V_{\text{кін}}$. Начальна $V_{\text{поч}}$ і кінцева $V_{\text{кін}}$ швидкості вибираються з ряду значень (рекомендовані значення складають: $V_{\text{поч}} = 50$ км/год, $V_{\text{кін}} = 70$ км/год).

Проведення метрологічного контролю (МК) каналу вимірювання ПП абсолютно аналогічно контролю показника уповільнення (ПУ) [1]. Основна відмінність операцій контролю ПП від відповідних операцій контролю ПУ