

**Міністерство освіти і науки України**  
**Харківський національний автомобільно-дорожній університет**



**«СИНЕРГЕТИКА, МЕХАТРОНІКА, ТЕЛЕМАТИКА  
ДОРОЖНІХ МАШИН І СИСТЕМ У НАВЧАЛЬНОМУ  
ПРОЦЕСІ ТА НАУЦІ»**

**(16 березня 2017 р.)**

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ  
ЗА МАТЕРІАЛАМИ МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ**

Харків,  
2017

УДК 004

**Синергетика, мехатроніка, телематика дорожніх машин і систем у навчальному процесі та науці.** Збірник наукових праць за матеріалами міжнародної науково-практичної конференції. – Харків, ХНАДУ, 2017. – 209 с.

Збірник містить результати теоретичних та практичних наукових досліджень та розробок, які були виконані науково-педагогічними працівниками вищої школи, науковими співробітниками, докторантами, аспірантами, магістрантами, студентами та фахівцями різних організацій і підприємств.

Для викладачів, наукових працівників, докторантів, аспірантів, магістрантів, студентів, фахівців.

Матеріали доповідей конференції відтворено з авторських оригіналів

Конференцію проведено згідно з планом проведення міжнародних, всеукраїнських науково-практичних і науково-методичних конференцій і семінарів Харківського національного автомобільно-дорожнього університету у 2017 р. (посвідчення УкрІНТЕІ № 781 від 22 грудня 2016 р.)

© ХНАДУ, 2017

$f = 900$  об/мин. Также из рис. 2 следует, что при увеличении угла поворота отвала больше  $60^\circ$  ФР уменьшается.

Аналогичные исследования формы ФП были проведены при других параметрах автогрейдера. Анализ зависимости величин ФР от угла поворота грейдерного отвала показал, что наибольшие нагрузки (изрезанность исходного сигнала) наблюдаются при  $\alpha = 60^\circ$ ,  $f = 1300$  об/мин и  $R = 1,4$  м, а наименьшие – при  $f = 1100$  об/мин и  $R = 0,7$  м. Анализ зависимости величин ФР от выноса грейдерного отвала показал, что наибольшие значения ФР наблюдаются при  $f = 900$  об/мин для всех углов поворота отвала, а наименьшие – при  $\alpha = 60^\circ$ ,  $f = 1100$  об/мин и  $R = 0,7$  м. Анализ зависимости величин ФР от частоты вращения двигателя показал, что наименьшие значения ФР наблюдаются при  $f = 1100$  об/мин,  $\alpha = 60^\circ$  и  $R = 0,7$  м, а наибольшие – при  $f = 900$  об/мин,  $\alpha = 40^\circ$  и  $R = 1,4$  м, а также при  $f = 1300$  об/мин,  $\alpha = 60^\circ$  и  $R = 1,4$  м.

**Выводы.** В результате исследований установлено, что построение фазовых портретов и фрактальный метод анализа временных реализаций сигналов (методы нелинейной динамики) можно использовать для качественной и количественной оценки напряжений на шкворне автогрейдера. Анализ форм фазовых портретов позволил выделить пять режимов работы автогрейдера при выполнении рабочих операций: не нагруженный, переходной, средних, больших и пиковых нагрузок. Анализ фрактальных размерностей экспериментальных сигналов напряжений на шкворне показал, что их величина зависит от параметров работы автогрейдера при выполнении рабочих операций.

УДК 629.113+656.3.44.083

## **ИНФОРМАЦИОННЫЕ СИСТЕМЫ И ТЕХНОЛОГИИ В ТЕХНИЧЕСКОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ АВТОМОБИЛЕЙ**

**Волков В.П., д.т.н., проф., зав. каф. технической эксплуатации и сервиса  
автомобилей (ТЕСА), ХНАДУ**

**Волков Ю.В., аспирант, каф. ТЕСА, ХНАДУ**

**Бохан А.В., аспирант, каф. ТЕСА, ХНАДУ**

**Резниченко В.А., аспирант каф. ТЕСА, ХНАДУ**

Ранее в технической эксплуатации автомобилей (ТЭА) информационные системы и технологии использовались в основном для совершенствования документооборота. Так например, на предприятии автомобильного транспорта (ПАТ) с парком 100 автомобилей ежемесячно обрабатывалось до 3 тысяч путевых листов, 700-800 заявок на запчасти, 250-300 листов учета ТО и Р и других документов, а документооборот только технической службы ПАТ включал более 120 документов.

Следует отметить, что процессы управления на ПАТ осуществляются циклически и носят относительно замкнутый характер [1]. Цикл управления начинается со сбора информации о состоянии управляемого объекта (ПАТ, ПС,

цех, участок и т.д.), затем полученная информация анализируется и используется для принятия решений.

В работе [1] подробно рассмотрены информационные технологии в виде системы автоматической идентификации маршрутного транспорта, системы контроля автобусного движения и простой спутниковой навигационной системы.

Задачи внедрения информационных технологий в ТЭА рассматривались в работах [2, 3].

В настоящее время сложился целый спектр информационных систем управления (ИСУ) на автомобильном транспорте (АТ), которые образуют:

- диспетчерские системы управления;
- автоматизированные системы управления технологическими процессами;
- автоматизированные системы управления производством.

ИСУ на АТ информируют о техническом состоянии и обеспечивают управление:

- подвижного состава;
- технологического оборудования и производственного процесса ПАТ;
- потоками транспортных средств при воздействии на них окружающей среды.

Инновационными информационными технологиями для автомобильного транспорта общего пользования (АТОП) являются, прежде всего, *CASE*-технологии, а также стратегия *CALS*.

Термин *CASE* (*Computer Aided Software Engineering*) используется в настоящее время в весьма широком смысле. Первоначальное значение термина *CASE* было ограничено лишь вопросами автоматизации разработки ПО. В настоящее время термин приобрел новый смысл, охватывающий процесс разработки сложных ИС в целом. Теперь понятие *CASE*-средства включает: программные средства, поддерживающие процессы создания и сопровождения ИС, включая анализ и формулировку требований, проектирование прикладного ПО (приложений) и базы данных, генерацию кода, тестирование, документирование, обеспечение качества, конфигурационное управление и управление проектом, а также другие процессы.

Новым приёмом для АТОП в сфере технического контроля состояния подвижного состава (ПС) является создание информационных системы организационно-функциональной поддержки процессов технической эксплуатации ПС, посредством информационной интеграции: во-первых, стадий ЖЦ подвижного состава, во-вторых, систем его технического контроля (контроля и диагностики состояния ПС). Однако, в ходе практического применения таких решений, встречаются существенные информационно-технологические проблемы. Проблема первая - это закрытость для специалистов ТЭА большинства информационных процессов, совершаемых бортовыми компьютерами ПС, что обусловлено частичной либо полной «недоступностью» специалистов ТЭА и, прежде всего, свободных механиков к данной информации. Причина «недоступности» - интересы, как разработчиков, так и производителей ПС. Проблема вторая - это современные системы

автоматического управления (САУ) рабочими процессами узлов и агрегатов ПС, имеющие встроенные системы контроля и диагностики, и современные системы организационно-функциональной поддержки процессов эксплуатации ПС со своими индивидуальными системами технического контроля состояния ПС, которые разрабатываются автономно.

В тоже время, появление на транспорте, например, в авиации «систем с полной ответственностью», типа *FADEC (Full Authority Digital Electronic Control system)* [4], позволяет нейтрализовать проблемы. Сегодня это электронные САУ, которые достаточно распространены в авиации, где электроника осуществляет управление двигателем на всех этапах и режимах полета. Концепция *FADEC* направлена на создание единой структуры из бортовых систем управления рабочими процессами узлов и агрегатов, систем контроля и диагностики, систем организационно-функциональной поддержки процессов эксплуатации ПС, что позволяет формировать информационные системы организационно-функциональной поддержки (сбора, анализа и управления потоками информации) процессов эксплуатации, т.е. позволяет реализовать на практике *ИППИ/CALS/PLM*-технологии.

*ИППИ/CALS/PLM*-технологии, т.е. информационная поддержка поставок и ЖЦ продукции (или изделий) - это современный подход к проектированию, производству и эксплуатации высокотехнологичной и наукоёмкой продукции, заключающийся в использовании современных информационных технологий на всех стадиях жизненного цикла (ЖЦ) изделия. Примером может являться программа *Torque*, как основа «автомобильной» концепция *FADEC*, представляющая собой первый шаг к системе *FRACAS* и, соответственно *ИППИ/CALS/PLM*-технологиям, которая предназначена для получения и отображения диагностической информации бортовой системы самодиагностики транспортного средства. Сегодня она уже «умеет» отображать текущие параметры работы двигателя, других систем, узлов и агрегатов, отображать и расшифровывать «коды ошибок», «стирать ошибки» из электронного блока управления, автоматически отправлять значения величин параметров, контролируемых датчиком, в интегрированное электронное информационное метaprостранство, где в течение полугода можно посмотреть не только значения контролируемых величин в разное время, но и увидеть на карте весь маршрут ПС за этот период.

Не менее значимыми для *ИППИ/CALS/PLM*-технологий на АТОП являются такие простейшие (с точки зрения решаемых на АТ задач) электронные информационные системы, как:

- *GPS-Trace Orange*, оказывающая на базе коммерческой системы мониторинга транспорта «*Wialon*» услуги спутникового наблюдения и контроля через *Web*-интерфейс за ПС, оснащённым трекерами или любыми другими коммуникаторами с модулем *GSM*;

- *M2M* (машинно-машинное взаимодействие или англ. *Machine-to-Machine, Mobile-to-Machine, Machine-to-Mobile*), создающая технологии, которые позволяют достаточно просто, надёжно и выгодно обеспечить передачу данных

между «умными» устройствами (*smart devices*), способными взаимодействовать между собой;

- СКРТ (Система Контроля Расхода Топлива), представляющая набор современных «инструментов» управления ПС, основанный на базе спутниковой навигации мониторинга транспорта, обеспечивающая контроль расхода топлива, нагрузки на оси, времени работы ПС и др. параметров эксплуатации.

- *Teletrack*, представляющая специализированный программно-аппаратный комплекс для спутникового мониторинга, который состоит из бортового сканера коммуникатора (контролер коммуникатор, различные датчики, обеспечивающие открытую архитектуру, масштабируемость, гибкость системы мониторинга), ПО (серверного, диспетчерского «*Track Control*») и позволяющая интегрировать данное решение для мониторинга транспорта в любую управляющую систему предприятия, решая сложные и нестандартные задачи.

- *Dynafleet®*, являющаяся шведской транспортно-информационной системой или единым телематическим продуктом для автомобилей-тягачей, которая работает на всей территории ЕС.

Совокупность на АТОП традиционных предприятий и абсолютно новых образований (например, *GPS-Trace Orange*, *M2M*, СКРТ и др.), представляющих информационные системы и технологии, формирует на АТОП и АТ в целом абсолютно новые принципы технической эксплуатации ПС. Под одним из таких принципов понимается адаптивная система поддержки технического состояния ПС, ключевым моментом которой является разработка информационно-коммуникационной системы и базы прогнозных моделей, обеспечивающих путем мониторинга дистанционное получение необходимой информации от ПС и ее обработку, а также выработку корректирующих воздействий.

**Литература:** 1. Говорущенко Н.Я. Техническая эксплуатация автомобилей / Н.Я. Говорущенко. – Х.: Вища школа, 1984. – 312 с. 2. Волков В.П., Матейчик В.П., Никонов О.Я., Комов П.Б. и др. Интеграция технической эксплуатации автомобилей в структуры и процессы интеллектуальных транспортных систем. / Под редакцией Волкова В.П. – Донецк: Изд-во “Ноулидж”, 2013. – 398 с. 3. Интеллектуальные системы управления работоспособностью автомобилей / Волков В.П., Матейчик В.П., Грицук И.В. и др. – Харьков: Майдан, 2016.-503 с. 4. В ЗАО «Гражданские самолёты Сухого» начата эксплуатация системы «Оповещения об отказах, анализе и корректирующих действиях» (*FRACAS*) самолёта *SUKHOI SUPERJET 100*. – Режим доступа: <http://www.aviaport.ru/digest/2011/06/14/217102.html>.

УДК 629.7.615.3

### РОЗРОБКА МОДЕЛІ РОБОТА-НАВАНТАЖУВАЧА

Ащепкова Н.С., к.т.н., доц., каф. механотроніки, ДНУ ім. О. Гончара  
Сафаєв Ф.В., студент, каф. механотроніки, ДНУ ім. О. Гончара  
Петраш С.В., студент, каф. механотроніки, ДНУ ім. О. Гончара

**Постановка проблеми.** Робот-навантажувач – керований візок з маніпулятором та вантажним відсіком. Маса та розподіл вантажу змінює інерційні характеристики об'єкту керування під час руху і обумовлює

## ЗМІСТ

<b>Yesmagambetov B.-B.S., M. Auezov, Jörg P., Nikonov O.J.</b> Development of integrated mobile installations for the generation of electricity using solar energy	<b>3</b>
<b>Кириченко І.Г., Клец Д.М.</b> Забезпечення маневреності колісних машин із застосуванням нових принципів дії та елементів штучного інтелекту	<b>5</b>
<b>Oleksandr Shefer</b> Problem of creation noise immunity systems telematic by integrating moving objects and the environment properties	<b>7</b>
<b>Ніконов О.Я.</b> Концепція розроблення високоефективних інтегрованих інтелектуальних інформаційно-управляючих систем для багатоцільових гусеничних та колісних машин.	<b>9</b>
<b>Волков В.П., Грицук І.В., Грицук Ю.В., Волков Ю.В.</b> Реалізація інформаційного обміну між елементами its транспортного засобу і транспортної інфраструктури в процесах моніторингу параметрів технічного стану	<b>11</b>
<b>Невлюдов И.Ш., Палагин В.А., Синотин А.М., Аллахверанов Р.Ю., Чалая Е.А.</b> Мехатроника и микросистемная техника	<b>14</b>
<b>Венцель Є.С., Щукін О.В.</b> Оптимізація основних параметрів іонно-плазмового покриття поверхні ножів автогрейдера	<b>19</b>
<b>Ломотько Д.В.</b> Розвиток логістичних транспортних систем залізниць шляхом їх інтелектуалізації	<b>21</b>
<b>Гнатов А.В., Аргун Щ.В., Ул'янець О.А.</b> Енергозберігаючі технології на транспорті – новітня спеціальність для освітньо-кваліфікаційного рівня магістр	<b>23</b>
<b>Балака Є. І., Резуненко М. Є.</b> Методичні підходи до прогнозування обсягів залізничних пасажирських перевезень	<b>28</b>
<b>Мигаль В.Д.</b> Мехатронні та телематичні системи автомобіля	<b>30</b>
<b>Волков В.П., Грицук І.В., Грицук Ю.В., Волков Ю.В.</b> Формування предметної області інформаційної системи оцінювання параметрів технічного стану транспортного засобу в умовах експлуатації	<b>33</b>
<b>Карпишен Б.С., Тимонин В.А.</b> Использование технологии DSRC в системе коммуникации между автомобилями	<b>35</b>
<b>Костікова М.В., Скрипіна І.В.</b> Розробка моделі ефективно організації пасажирських автобусних перевезень	<b>38</b>
<b>Дзюбенко О.А.</b> Вибір інтерфейсу та протоколу зв'язку для інформаційно-телекомунікаційних систем транспортних засобів та інфраструктури	<b>41</b>

<b>Лабенко Д.П.</b> Використання середовища Excel для розв'язання задачі про призначення	<b>44</b>
<b>Мізяк І.О., Тімонін В.О.</b> Використання систем відеоспостереження для аналізу дорожньої обстановки	<b>47</b>
<b>Мнушка О. В.</b> Хмарні сервіси як інструмент викладача та науковця	<b>50</b>
<b>Ломотько Д.В., Носко Н.А.</b> Шляхи удосконалення роботи залізничних станцій з невеликим обсягом роботи шляхом залучення додаткових вантажів	<b>52</b>
<b>Мацій О. Б.</b> Поліноміальне перетворення наближених алгоритмів в рішенні задач типу комівояжера	<b>54</b>
<b>Прохорченко А.В., Ломотько М. Д.</b> Розробка нових методів управління пропускною спроможністю залізничної інфраструктури в умовах реформування залізничного транспорту України	<b>57</b>
<b>Мнушка О. В.</b> Режим покрокового стеження антенної установки транспортного засобу спецпризначення	<b>61</b>
<b>Примаченко Г. О.</b> Стратегічне логістичне управління у сфері пасажирських залізничних перевезень	<b>63</b>
<b>Рогозін І.В., Клец Д.М.</b> Система інтелектуального керування робочими процесами автомобіля	<b>65</b>
<b>Савчук Р. В., Тиричева О.А., Мнушка О.В.</b> Інформаційно-комп'ютерні технології проектування автомобілів	<b>66</b>
<b>Сильченко В.О., Сильченко М.М.</b> Формувальний компонент методичної системи навчання студентів інформаційним технологіям на автомобільному транспорті	<b>69</b>
<b>Пащенко Р.Э., Полярус А.В.</b> Использование методов нелинейной динамики для анализа нагрузки дорожных машин	<b>70</b>
<b>Волков В.П., Волков Ю.В., Бохан А.В., Резниченко В.А.</b> Информационные системы и технологии в технической эксплуатации автомобилей	<b>74</b>
<b>Ащепкова Н.С., Сафасв Ф.В., Петраш С.В.</b> Розробка моделі робота-навантажувача	<b>77</b>
<b>Тітов М.Ю., Мнушка О.В., Тиричева О.А.</b> Імітаційне моделювання та технічний експеримент мехатронних систем	<b>80</b>
<b>Тимонин В.А.</b> Применение E-сетей при имитационном моделировании транспортных потоков	<b>82</b>
<b>Тиричева О.А., Табулович В.П.</b> Організація процесу самостійної роботи з комп'ютерних дисциплін студентів вищого технічного навчального закладу	<b>86</b>
<b>Сильченко В.О., Верещака В.Д.</b> Дослідження нейроконтролера навченого на фізичній моделі головного світла автомобіля	<b>88</b>

<b>Тиричева О.А.</b> Мультимедійні учбові відеокурси як форма організації активної самостійної роботи студентів	<b>90</b>
<b>Синотин А.М., Палагин В.А., Цымбал А.М., Сотник С.В.</b> Методы исследования эффективной теплопроводности нагретых зон многоплатных одноблочных радиоэлектронных аппаратов	<b>92</b>
<b>Володарец Н.В.</b> CALS-ориентированное обучение персонала в системе подготовки специалистов транспортной отрасли	<b>94</b>
<b>Тиричева О.А.</b> Розробник баз даних в домашніх умовах	<b>96</b>
<b>Ломотько Д.В., Арсененко Д.В., Коханевич М.Г.</b> Організація перевезення зернових вантажів в умовах реструктуризації галузі	<b>97</b>
<b>Маций О. Б., Божко Д.О.</b> Сучасні аспекти моделювання маршрутів перевезення	<b>99</b>
<b>Рабінович Е.Х., Волков В.П., Іршенко В. А.</b> Опір повітря у математичній моделі руху автомобіля	<b>101</b>
<b>Ніконов О.Я., Сіндєєв М.В., Кулакова Л.Є., Чернишов В.О.</b> Розроблення комплексованих навігаційних систем для інтелектуальних будівельних і дорожніх машин	<b>103</b>
<b>Небилиця А. Ю.</b> Мовний людино-машинний інтерфейс роботизованих машин	<b>105</b>
<b>Ахмед Сундус Мохаммед, Акимов О. В., Костик Е. А.</b> Изменение содержания железа и хрома в новом дисперсионно-твердеющем сплаве на основе железа	<b>108</b>
<b>Ніконов О.Я., Шуляков В.М., Фастовець В.І.</b> Розроблення інформаційно-керуючої системи для експериментального стенду дослідження адаптивної підвіски автомобіля	<b>109</b>
<b>Шульдінер Ю.В., Гейнріхсон Н.Ю.</b> Математичне моделювання швидкісного пасажирського руху України при взаємодії із країнами Європи	<b>111</b>
<b>Идан Алаа Фадил И, Акимов О. В., Костик Е. А.</b> Особенности формирования упрочненного слоя при комбинированном азотировании стали	<b>113</b>
<b>Литвин С.С.</b> Впровадження обласної програми «ІТ – ХАРКІВЩИНА» на 2016–2020 роки. досвід та перспективи	<b>114</b>
<b>Дубінін Є.О., Клец Д.М.</b> Розробка програмного забезпечення для оцінювання стійкості положення колісних машин	<b>117</b>
<b>Кашканов А.А.</b> Деякі аспекти моделювання параметрів аналізу і реконструкції обставин ДТП	<b>119</b>
<b>Слинченко І.В., Чернишов В.О., Черкашин Ю.О.</b> Перспективи застосування нанотехнологій в автомобілебудуванні	<b>122</b>

<b>Новічонок С.М., Усачова О.А., Куренко О.Б.</b> Обґрунтування раціонального переліку засобів контролю технічного стану транспортних засобів аеродромно-технічного обслуговування літальних апаратів Збройних Сил України, які експлуатуються за технічним станом	<b>123</b>
<b>Никонов О.Я., Клевцов В.И., Шевченко В.В., Ше Н.А.</b> Социализация автомобиля: биоинтеллектуальная информационно-управляющая система на основе алгоритмов глубокого обучения	<b>128</b>
<b>Сабадаш В.В., Варлахов В.А., Клец Д.М., Болдовский В.Н.</b> Экспертное исследование динамики автомобиля при разгерметизации его колеса с помощью микропроцессорного комплекса	<b>130</b>
<b>Senouci S.M., Mehar S., Nikonov O.J., Shulyakov V.M.</b> Technologies d'information et de communications pour véhicules et systèmes de transport intelligents	<b>133</b>
<b>Наглюк М.И.</b> Прибор для измерения электропроводности охлаждающих жидкостей применяемых в транспортных машинах	<b>135</b>
<b>Клец Д.М., Хабаров В.О., Перов В.О.</b> Розробка мобільного додатка на базі ос android для діагностування транспортних засобів	<b>138</b>
<b>Ковтунов Ю.О., Бредун А.А.</b> Аналіз використання хмарних обчислень при транспортному плануванні	<b>139</b>
<b>Маковецкий А.В., Клец Д.М., Трубилко С.С.</b> Анализ основных угроз информационной безопасности автотранспортных средств	<b>140</b>
<b>Алексієв О.П., Неронов С.М.</b> Транспортний ситуаційний центр WEB-рішень клієнт серверної технології управління перевізним процесом	<b>141</b>
<b>Любищенко О.М., Фельдман Е.П., Штепа О.А.</b> Математичне моделювання поведінки мембрани з паладію в водневих паливних елементах при взаємодії з воднем	<b>145</b>
<b>Ломотько Д.В., Воскобойников Д.Г., Сірадчук А.Д.</b> Проблеми зниження експлуатаційних витрат в умовах зносу пасажирського рухомого складу	<b>150</b>
<b>Алексієв О.П., Клец Д.М., Асаян В.Г.</b> Розробка web-додатку для оцінювання тягово-швидкісних властивостей автомобіля	<b>155</b>
<b>Мармут І.А.</b> Моделювання процесу гальмування автомобіля на інерційному роликовому стенді	<b>155</b>
<b>Клец Д.М., Алексієв О.П., Гармаш В.М.</b> Підвищення ефективності експлуатації автомобілів з використанням нечіткої логіки	<b>159</b>
<b>Шапошнікова О.П., Дроздик Є.В., Єршов В.Є., Орлов І.В., Тресницький В.О.</b> Розробка системи автоматизованого пошуку оптимального маршруту пересування користувача громадським транспортом	<b>160</b>

<b>Жицький Ю.О., Ярмілко А.В.</b> Удосконалений метод оптимального завантаження контейнера	<b>163</b>
<b>Шапошнікова О.П., Ковтунов Ю.О., Золочевський О.С.</b> Розробка інтерфейсу для клієнтського мобільного додатку «МІЙ ТРАНСПОРТ»	<b>165</b>
<b>Бондаренко Д.А., Головін М.О., Шапошнікова О.П.</b> Розробка алгоритму знаходження лінії дорожньої розмітки	<b>168</b>
<b>Іванюта М.О.</b> Інтелектуальні транспортні системи автомобільного транспорту України	<b>170</b>
<b>Сільченко В. Р., Жежера І. В., Уіссам Будіба, Фірсов С. М.</b> Технічний зір як система орієнтації безпілотного літального апарата	<b>173</b>
<b>Кривомлін А. В., Вірко О. С., Жежера І. В., Фірсов С. М.</b> Оптична орієнтація безпілотного літального апарату	<b>174</b>
<b>Шуляк М.Л.</b> Нестабільність функціональних параметрів трактора в динамічному просторі	<b>176</b>
<b>Пронін С.В, Стась П.О.</b> Відеоаналіз транспортного потоку	<b>178</b>
<b>Ковтунов Ю.А., Пронин С.В.</b> Интеллектуальные мультиагентные системы в вопросах управления транспортными потоками в городской транспортной сети	<b>178</b>
<b>Неронов С.М., Гусенкова К.В.</b> Інформаційний розвиток системи утримання автомобільних доріг	<b>181</b>
<b>Пронин С.В.</b> Подход к созданию искусственного агента для задач обмена информацией между транспортными средствами	<b>182</b>
<b>Подольяка О.А., Подольяка А.Н., Школина Н.А.</b> Моделирование задач транспортного типа с учетом требования полноты загрузки	<b>185</b>
<b>Подольяка А.Н.</b> Моделирование классических задач линейного программирования с учетом валентных отношений	<b>188</b>
<b>Наумов В.С., Холева О.Г.</b> Специализированное программное обеспечение для моделирования процессов формирования стратегий экспедиторов	<b>190</b>
<b>Алексієв О.П., Алексієв В.О., Хабаров В.О.</b> Системна інженерія, віртуальні логістика, управління акс. деякі припущення, твердження та визначення	<b>193</b>
<b>Алексієв О.П., Алексієв В.О.</b> Дорожній портал web-рішень користувачів доріг	<b>195</b>
<b>Алексієв О.П.</b> Системна інженерія, віртуальні логістика, управління	<b>196</b>
<b>Алексієв О.П., Бугайов А.А., Матійчик Д. В. Мехтієв К. С., Трохимець Д. І. Юзько Є.В.</b> Хмарні обчислення в задачах віртуального управління автомобільним транспортом	<b>197</b>
<b>Алексієв О.П., Алексієв В.О.</b> Web-рішення та геопозицювання наземного транспорту	<b>199</b>

<b>Алексієв О.П., Хабаров В.О.</b> Ефективність впровадження клієнтської частини дорожнього порталу	<b>200</b>
<b>Алексієв О.П., Алексієв В.О.</b> Соціалізація системних інженерів в єдиному інформаційному просторі внутрішньої та зовнішньої автомобільної телематики	<b>200</b>
<b>Алексієв О.П., Алексієв В.О., Хабаров В.О.</b> Застосування дорожнього порталу web-рішень для огляду доріг	<b>201</b>

НАУКОВЕ ВИДАННЯ

**ЗБІРНИК НАУКОВИХ ПРАЦЬ ЗА МАТЕРІАЛАМИ МІЖНАРОДНОЇ  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ «СИНЕРГЕТИКА,  
МЕХАТРОНІКА, ТЕЛЕМАТИКА ДОРОЖНІХ МАШИН І СИСТЕМ У  
НАВЧАЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ ТА НАУЦІ»**

Конференцію проведено згідно з планом проведення міжнародних, всеукраїнських науково-практичних і науково-методичних конференцій і семінарів Харківського національного автомобільно-дорожнього університету у 2017 р. (посвідчення УкрІНТЕІ № 781 від 22 грудня 2016 р.)

Відповідальний за випуск д.т.н., проф. Клец Д.М.

Науковий редактор д.т.н., проф. Клец Д.М.

Технічний редактор Мнушка О.В.