



# **ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ**

**МАТЕРІАЛИ Х МІЖНАРОДНОЇ  
НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ**

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЗАЛІЗНИЧНОГО**  
**ТРАНСПОРТУ**  
**ІНСТИТУТ ФІЛОСОФІЇ ім. Г. СКОВОРОДИ НАН УКРАЇНИ**  
**НАЦІОНАЛЬНИЙ ПЕДАГОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ім. М. ДРАГОМАНОВА**  
**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**«КИЇВСЬКИЙ ПОЛІТЕХНІЧНИЙ ІНСТИТУТ» ім. І. СІКОРСЬКОГО**



# **ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ ТЕХНОЛОГІЇ**

**МАТЕРІАЛИ X МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ «ЛЮДИНА, СУСПІЛЬСТВО, КОМУНІКАТИВНІ  
ТЕХНОЛОГІЇ»**

**REPORTS OF THE X INTERNATIONAL SCIENTIFIC-PRACTICAL  
CONFERENCE "A PERSON, A SOCIETY, COMMUNICATIVE  
TECHNOLOGIES"**

**м. Харків, 27–28 жовтня 2022 р.**

Харків  
2022

УДК 740+656+338

ББК 87

Л 93

**Головні редактори:**

**Панченко С.В.** – доктор технічних наук, професор, академік Транспортної академії України, ректор Українського державного університету залізничного транспорту

**Андрущенко В.П.** – доктор філософських наук, професор, член-кореспондент НАН України, академік Національної академії педагогічних наук України, заслужений діяч науки і техніки України, ректор Національного педагогічного університету ім. М. Драгоманова

**Редакційна колегія:**

**Абашик В.О.** – д-р філос. наук, професор

**Бакланов О. М.** – д-р хім. наук, професор

**Близнюк Л. М.** – канд. філол. наук, доцент

**Ватуля Г. Л.** – д-р техн. наук, професор

**Даніл'ян В. О.** – канд. філос. наук, доцент

**Дудін О.А.** – канд. техн. наук, доцент

**Змій С.О.** – канд. техн. наук, доцент

**Каграманян А.О.** – канд. техн. наук, доцент

**Кравець А. М.** – канд. техн. наук, доцент

**Колеснік К. Е.** – канд. іст. наук, доцент, академік ТАУ

**Куценко М. Ю.** – канд. техн. наук, доцент

**Новіков Б. В.** – д-р філос. наук, професор

**Павлов В. І.** – канд. філос. наук, доцент

**Панченко В. В.** – канд. техн. наук, доцент

**Соломніков І.В.** – канд. екон.наук, ст. викладач

**Толстов І. В.** – канд. філос. наук, доцент

**Устенко О. В.** – д-р техн. наук, професор, академік ТАУ

*Затверджено до друку Вченою радою Українського державного університету залізничного транспорту (протокол № 6 від 30.11.2022 р.)*

Людина, суспільство, комунікативні технології: матеріали X Міжнар. наук.-практ. конф. 27-28 жовтня 2022р. Відп.за випуск Н.В.Алексєєнко. — Харків : Мачулін, 2022. — 284 с..

ISBN 978-617-8195-30-4

УДК 740+656+338

Матеріали подано в авторській редакції

ISBN 978-617-8195-30-4

© Авторський колектив, 2022

© Мачулін, худ. оформлення, 2022

Для пасажирів вагонів «люкс» і 1-го класу надається додаткова зручність, що оплачується. З огляду на індивідуальні особливості, фізіологічний стан на даний момент відчуття комфорту за температурою у пасажирів різна. Тому, перспективним при цьому є створення систем в яких пасажирам надається можливість самим вибрати температуру в купе незалежно від режиму роботи центральної кліматичної системи вагона. При цьому одним із найбільш складних питань при створенні системи з автоматизованим індивідуальним регулюванням температури у кожному купе є вибір параметрів регулювання продуктивністю кондиціонера.

Таким чином, забезпечення можливості індивідуального регулювання температури в вагонах є актуальною і важливою задачею, яка може бути вирішена шляхом плавного регулювання холодопродуктивності кондиціонера за допомогою інверторного приводу.

**СУМЦОВ А.Л., к.т.н., доцент**

**КЛИМЕНКО О.В., ст. викладач**

**МАКСИМОВ М.В., асистент**

*Український державний університет залізничного транспорту*

*м. Харків, Україна*

## **ПЕРЕВАГИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ**

### **ГІДРОПЕРЕДАЧ ТЕПЛОВОЗІВ НА ЗАЛІЗНИЦІ**

Невід'ємною частиною тепловоза є передача, від ефективної дії якої багато в чому залежать техніко-економічні показники роботи тепловоза загалом. Основні вимоги до неї визначаються необхідністю забезпечити необхідну тягову характеристику тепловоза та можливо вищі техніко-економічні показники роботи тепловоза загалом.

До загальних вимог, яким має задовольняти передача, належать :

- Сила тяги тепловоза в залежності від швидкості повинна змінюватись плавно, наближаючись до гіперболи (однаково для переднього та заднього ходу).

- Відношення максимального крутного моменту, що розвивається при торканні з місця, до моменту при найбільшій швидкості повинно бути в межах, що відповідають типу тепловоза (10-12 - магістральні, 4-5 - маневрові).

- Незалежно від швидкості руху поїзда дизель повинен розвивати або повну потужність (номінальну), або близьку до тієї, за якої досягаються найкращі економічні показники.

- Забезпечувати відключення дизеля від рухомих коліс при пуску, а також при русі на вибігу та ухилах.

- Змінювати напрямок руху тепловоза при незмінному напрямку обертання колінчастого валу дизеля.

- Автоматично змінювати силу тяги при зміні опору руху поїзда.

- Мати високий ККД та можливо менші експлуатаційні витрати, мінімальні розміри, масу та вартість.

- Бути надійним в експлуатації, простим в обслуговуванні.

Крім цього, до тепловозних гідропередач пред'являються також такі вимоги:

- при перемиканні швидкостей та роботі тепловоза за зовнішньою характеристикою сила тяги не повинна знижуватися більш ніж на 40 %;

- всі обертові частини гідропередачі повинні змащуватися примусово як під час руху тепловоза, і на стоянках;

Гідравлічні передачі мають невисоку вартість виготовлення та ремонту. При їх виробництві витрата кольорових металів незначна. Простота конструкції і відсутність поверхонь, що труться, в гідроапаратах роблять гідропередачу надійною в експлуатації і зручною в обслуговуванні. Ресурс сучасних гідропередач фірми «Фойт» без

перебирання становить близько 60 тис. мотогодин на промислових тепловозах та до 1 млн. км пробігу на магістральних тепловозах, дизельних поїздах, рейкових автобусах і практично залежить лише від ресурсу підшипникових вузлів.

Завдяки застосуванню групового приводу колісних пар, тепловози з гідропередачами мають підвищені тягові та зчіпні властивості. До переваг гідродинамічних передач також потрібно віднести те, що вони можуть тривало і надійно працювати в будь-яких екстремальних умовах (високі температури, підвищена запиленість, вологість та ін.), при дуже малих «повзучих» швидкостях руху з повною реалізацією сили тяги, а також високу ефективність гідродинамічного гальмування, особливо у разі застосування гідрореверсивних передач.

І, що особливо важливо в сучасних економічних умовах, практично весь виробничий цикл виготовлення та збирання всіх вузлів тепловоза з ГДТ може бути замкнений на одному машинобудівному підприємстві, тобто. без залучення про постачальників.

Слід зазначити, що гідропередачі широко застосовуються на маневрових та промислових тепловозах більшості країн світу, що мають залізниці. А в низці країн ФРН, Австрія, Франція, Японія та інші тепловози з гідропередачею становлять значну частку парку магістральних тепловозів. Загальна кількість випущених у світі локомотивів із гідропередачами становить близько 28 % тепловозного парку країн світу.

Таким чином, можна зробити висновок про доцільність застосування гідравлічних передач для локомотивів малих та середніх потужностей, якими є промислові та маневрові тепловози.

## ЗМІСТ

ПРИВІТАННЯ УЧАСНИКІВ КОНФЕРЕНЦІЇ	3
<b>СЕКЦІЯ І. ФІЛОСОФСЬКІ ТА ГУМАНІТАРНІ НАУКИ</b>	
<b>АБАШНІК В.О. ГРИГОРІЙ СКОВОРОДА У</b> <b>НІМЕЦЬКОМОВНІЙ ЛІТЕРАТУРІ 19-ГО СТОЛІТТЯ</b>	6
<b>АБАШНІК У.В. «АНАТОМІЯ» (1999): МІЖ ФІЛЬМОМ ЖАХІВ</b> <b>ТА ВЧЕННЯМ ГІППОКРАТА</b>	11
<b>АСМУТ Х. СИМВОЛІЧНІ ФОРМИ ЕРНСТА КАССІРЕРА (1874–</b> <b>1945)</b>	15
<b>БЕРЕЗНИЙ В.М., ЄРМОЛЕНКО О.А., ЛИСЬОНКОВА Н.М.</b> <b>ЛЮДИНА ТА ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ – ВОРОГИ ЧИ ДРУЗИ?</b>	21
<b>БЛИЗНЮК Л.М. МОВНА СУГЕСТІЯ ЯК</b> <b>НЕЙРОЛІНГВІСТИЧНИЙ АСПЕКТ РИТОРИКИ</b>	25
<b>БЛИЗНЮК Л.М., ВАРЛАМОВА А. СЕМАНТИЧНІ БАР'ЄРИ</b> <b>КОМУНІКАЦІЇ</b>	27
<b>ВОЛОШИНА О.М., НЕШКО С.І. СИНТАГМАТИКА ТА</b> <b>ПАРАДИГМАТИКА</b>	30
<b>ГОНЧАР В.В., ВЕРЕТЕЛЬНИКОВА Н. А., БАТУЛІН Д. С.</b> <b>ФІЗИЧНА КУЛЬТУРА ЯК СКЛАДОВА ЗАГАЛЬНОЇ КУЛЬТУРИ</b> <b>ОСОБИСТОСТІ</b>	31
<b>ГОНЧАРОВ С. О. МЕТАФІЗИКА Ю. В. МАМЛЄЄВА ЯК</b> <b>ПРОДОВЖЕННЯ ТРАДИЦІЇ РОСІЙСЬКОЇ РЕЛІГІЙНОЇ</b> <b>ФІЛОСОФІЇ: ПРИХОВАНА ЗАГРОЗА ДЛЯ УКРАЇНСЬКОГО</b> <b>СУСПІЛЬСТВА</b>	33
<b>ДАНІЛ'ЯН В.О. СИНДРОМ «ПРОФЕСІЙНОГО ВИГОРАННЯ» В</b> <b>ДІЯЛЬНОСТІ ВИКЛАДАЧА ЗВО ТА МЕТОДИ ЙОГО</b> <b>ПОПЕРЕДЖЕННЯ</b>	36
<b>ДАНІЛ'ЯН В.О., РУДЬ Ю.С., МИРОНЧУК І.О.</b>	39

<b>СУМЦОВ А.Л., КЛИМЕНКО О.В., МАКСИМОВ М.В.</b>	
ПЕРЕВАГИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАСТОСУВАННЯ ГІДРОПЕРЕДАЧ ТЕПЛОВОЗІВ НА ЗАЛІЗНИЦІ	261
<b>СУМЦОВ А.Л., КОВАЛЕНКО В.І., КЛИМЕНКО О.В.</b>	264
СТРАТЕГІЧНІ ЗАДАЧІ РОЗВИТКУ ЛОКОМОТИВОБУДУВАННЯ	
<b>СУХАРЕНКО О. С., НЕБЛІЄНКО О.Г.</b> СУЧАСНІ БУДІВЕЛЬНІ БЕТОНИ: ВИДИ ТА ОСОБЛИВОСТІ	266
<b>СУШКО Д.Л.</b> ТЕХНІКО-ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕВАГИ ЕЛЕКТРИЧНОЇ ТЯГИ	268
<b>ТІЩЕНКО В.С., ЛОГВІНЕНКО О.А.</b> РОЗРОБКА І ДОСЛІДЖЕННЯ КРУТИЛЬНО-КОЛИВАЛЬНОЇ ЕКВІВАЛЕНТНОЇ СХЕМИ ТЯГОВОГО ПРИВОДА МОТОРВАГОННОГО РУХОМОГО СКЛАДУ	271
<b>УСТЕНКО О.В., ПУЗИР В.Г.</b> ПЕРСПЕКТИВИ ВПРОВАДЖЕННЯ СИСТЕМИ «РОЗУМНИЙ ЛОКОМОТИВ»	273

Наукове видання  
Відповідальність за редагування та достовірність інформації  
несуть автори роботи

Людина, суспільство, комунікативні технології:  
матеріали X Міжнар. наук.-практ. конф.  
27-28 жовтня 2022 р.

Reports of the X International scientific-practical conference  
“A person, a society, communicative technologies”

Відп. за випуск Н.В.Алексееенко.

Підписано до друку 16.11.2022. Формат 60x84/16.  
Гарнітура «Times». Папір для мн. ап.  
Ум. друк. арк. 27,67. Обл.-вид. арк. 41,8.  
Наклад 300 пр. Зам. № 2112

Видавець Мачулін Л.І.  
тел. +38(068)886-52-57  
editor2016@ukr.net  
<http://knigoizdat.org.ua>  
Свідоцтво про держреєстрацію:  
сер. ХК №125 від 24.11.2004

Віддруковано в ПП Озеров Г. В.  
м. Харків, вул. Університетська, 3, кв. 9.  
Свідоцтво про реєстрацію: № 818604 від 02.03.2000.