

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА
СПОРТУ УКРАЇНИ**

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

**ІНСТИТУТ АЕРОПОРТІВ
STANDARTPARK**

**ІІІ МІЖНАРОДНА НАУКОВО-
ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ**

«АЕРОПОРТИ — ВІКНО В МАЙБУТНЄ»

15-16 червня 2012 р.

ЗБІРНИК ТЕЗ

Україна, Київ

состава и за 20 лет приобрести 20 тысяч локомотивов. С вступлением в новый век железной дороги самым существенным является обеспечение безопасной эксплуатации железнодорожной инфраструктуры, соблюдение требований стандартов безопасности [10]. Катастрофы современных поездов подтверждают необходимость развития систем определения рельсовых дефектов, которые были бы в значительной степени эффективнее используемых в настоящее время [12], создания модели для определения риска разрывов железнодорожных рельсов и контроля железнодорожных катастроф [17], проведения испытаний железной дороги с использованием тяжелых грузов [5], рассмотрения динамики вагона [4] и структурной динамики железнодорожного транспорта в системах мероприятий [16]. Создаются математические модели формирования составов, позволяющие оптимизировать составы каждого маршрута и вид тяги [2], определяются критерии качества перевозок пассажиров по железной дороге и учитывается их важность [6, 7, 14].

Цель – экспертными методами определить совместимость мнений респондентов (пассажиров) и экспертов (персонала, обслуживающего поезд «Вильнюс-Москва», и работников администрации дирекции по перевозке пассажиров АО «Литовские железные дороги» относительно важности (приоритета) групп А, В, С и D критериев качества перевозки пассажиров по железной дороге.

УДК 656.7.072.6:656.71:625.1(043.2)

Луцик О. А., асп.

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ОБСЛУГОВУВАННЯ АЕРОПОРТІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Звичайний шлях авіапасажирів має багатоступінчатий характер. Він складається з трьох основних елементів, які взаємопов'язані та представляють собою єдиний технологічний процес послідовного переміщення й

обслуговування у повітрі та на землі, коли один вид перевезень слугує безпосереднім продовженням іншого.

У зв'язку з великими розмірами території аеродрому та вимогами щодо охорони довкілля, обмеження висоти і характеру забудови, відстань від міста до аеропорту може досягати 30 км. Тому виникає проблема значних витрат часу авіапасажирів при підвезенні їх до терміналів аеропортів.

В багатьох країнах проблема сполучення аеропорту з центрами агломерацій вирішена за допомогою автомобільного транспорту. Але зі збільшенням авіаперевезень інтенсивність руху до аеропорту стрімко зростає.

У великих містах з населенням понад 1 млн. чоловік при обсягах перевезень аеропортів 10 – 35 млн. пас. за рік доцільно використовувати електрифіковані залізничні шляхи. Подібні залізничні сполучення «місто - аеропорт» широко використовуються в Росії, Японії, Франції, Німеччині та в інших країнах.

В місті, за звичай на території залізничних вокзалів, організовують «міський аеровокзал», що забезпечує стійкий цілодобовий швидкісний транспортний зв'язок міста з аеропортом в суворій відповідності з часом відправлення літаків. Станції міжміської електрички розміщують на території аеропорту з улаштуванням входів зі станцій безпосередньо в будівлю аеропорту. Це дозволяє різко скоротити час, який витрачають пасажирів на землі та звільнити їх від турбот про доставку багажу.

Організація залізничного сполучення міських аеровокзалів з аеропортами забезпечує перевезення великої кількості авіапасажирів, безпересадкове сполучення з багатьма передмістями, розвантаження міського транспорту та основних автомагістралей, зручний зв'язок з віддаленими районами міста.

В Києві ще в 2010 році почали говорити про організацію залізничного сполучення з аеропортом Бориспіль. Планується побудувати міський «авіатермінал» між

Південним та Центральним вокзалами. Зупинками в межах Києва будуть Видубичі та Дарницький вокзал, а на території аеропорту Бориспіль – термінал D і кінцева зупинка термінали A, B і C. На жаль до теперішнього моменту міжміський електропоїзд «Київ – а/п Бориспіль» ще не запустили.

Практика організації сполучення великих міст з аеропортами показує, що універсальний вид швидкісного транспорту, який би забезпечував неперервний рух населення «від дверей до дверей», відсутній. Але комплексна взаємодія міжміського залізничного транспорту з планувальною структурою великого міста і структурою його транспортної мережі дозволить, хоча б частково, вирішити проблему зручного швидкісного сполучення «місто – аеропорт».

Белов М.И.

НТБ «Украеропроект»

Талах С.М., к.т.н., доцент НАУ

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

Коряк О.С.

НТБ «Украеропроект»

ОПТИМІЗАЦІЯ ПОПЕРЕЧНОГО ПРОФІЛЮ ЖОРСТКОГО АЕРОДРОМНОГО ПОКРИТТЯ МІЖНАРОДНОГО АЕРОПОРТУ «ЛЬВІВ»

У рамках підготовки м.Львів до проведення фінальної частини чемпіонату Європа - 2012 з футболу та реалізації інфраструктурних проектів «Укрєвроінфрапроект» в Міжнародному аеропорту «Львів» передбачено здійснення комплексної реконструкції аеродрому та будівництва нового пасажирського терміналу, що включає реконструкцію існуючої злітно-посадової смуги (ШЗПС) з улаштуванням нового жорсткого покриття здатного сприймати навантаження повітряних суден (ПС) класу D.

На даний час існує проблема запровадження уточнених розрахунків на міцність жорстких аеродромних покриттів у сучасних аеропортах для експлуатації надважких