

ПРОТОКОЛ

от Заключителното заседание на Научно жури,

назначено със Заповед № ОЖ-5.1-30/19.03.2024 г. на Ректора на ТУ – София,
за провеждане на процедура за заемане на академична длъжност „главен асистент”
по професионално направление 5.1. Машинно инженерство,
специалност „Приложна механика”,
за конкурс обявен от ТУ – София в ДВ бр. 7 от 23.01.2024 г.

Днес, 16.04.2024 г., на основание Заповед ОЖ-5.1-30/19.03.2024 г. на Ректора на
ТУ - София, научно жури в състав:

Председател: проф. дн Иван Младенов Кралов;
Научен секретар: доц. д-р Веселин Цветанов Цонев;
и Членове: доц. д-р Красимир Иванов Неделчев;
проф. дн Петър Колев Колев;
проф. д-р Георги Йорданов Вуков,

проведе заключително заседание при следния

ДНЕВЕН РЕД:

1. Представяне на участниците в конкурса и презентация на тема „Приложение на закони от механиката в стабилизацията и безопасната употреба на транспортна, минна, строителна и индустриална техника”, свързана с конкурса, със следващи въпроси и отговори;
2. Оценка от членовете на НЖ за всеки кандидат поотделно;
3. Вземане на решение от НЖ.

ПЪРВА ТОЧКА:

Председателят проф. дн Иван Младенов Кралов припомни на членовете на научното жури за постъпилите материали по конкурса в законоустановения срок и представи единствения участник в конкурса: *д-р инж. Петър Георгиев Иванов.*

В изпълнение разпоредбите на чл. 21, ал. 3 ЗРАСРБ председателят на НЖ даде думата на кандидата за кратко изложение по темата на обявения конкурс.

Въпроси на членове на НЖ и отговори от кандидата:

Въпрос: Какви са най-честите практически грешки при определяне на граничния товар на челни товарачи и има ли начин в последствие да се преодолее преоразмеряване на обема на кофата?

Отговор: Най-честите грешки са свързани с подценяване на теглото на леките материали с плътност между 0,6 и 1,0 т/м³, каквито са: дървени стърготини, хартия, битови отпадъци, жито и др. Кофата бива преоразмерена, а също не се отчита и собственото ѝ тегло. В някои случаи дори и празна кофа е достатъчна машината да загуби стабилност и задния мост да се вдигне във въздуха. Компенсация при такава грешка се прави с допълнителна противотежест, която се монтира в задния край на машината, но с компромис, защото мостовете може да се претоварят.

Въпрос: Можете ли да дадете пример за предизвикана опасност за движението на превозно средство, в следствие на неправилно определен център на тежест?

Отговор: Да, например действителен случай на самолетна катастрофа с карго самолет, с причина неправилно определен център на тежест на товара. Също така могат да се дадат редица примери със загуба на управление в завой на автомобили с висок център на тежест. Занасяне на полуремаркета на товарни автомобили за международен превоз в някои случаи са свързани с неправилно подреден товар и изместен център на тежест.

Въпрос: Можете ли да дадете пример за поредица от съсредоточени товари, които могат да се разгледат, като разпределен товар?

Отговор: Типичен пример са мостовете на полуремарке за превоз на тежки машини. В този случай на лице са повече от четири отделни моста, броят им достига и над десет, които могат да се разглеждат поотделно, като съсредоточен товар, но вземайки цялото полуремарке и отчитайки близостта им, могат да се разгледат и като разпределен товар.

Въпрос: Прилагат ли се диаграмите за обръщащ момент, които сте показал при мобилни кранове за друг тип машини? От съществено значение ли са и за тях?

Отговор: Прилагат се при телескопични товарачи, а също и при верижни багери. При верижните багери обръщащият момент е функция от обхвата на стрелата, вида на материала и съпротивлението, което той оказва при вкопаване. Затова производителите на верижни багери посочват в с своите каталози работни диаграми, които показват безопасен работен диапазон.

ВТОРА ТОЧКА:

Председателят на НЖ даде думата на членовете за дискусия и оценяване на кандидата по конкурса, като уточни, че съгласно чл. 22, ал. 1 ЗРАСРБ, кандидатът трябва да се оцени на базата на изпълнение на минималните изисквания на ТУ-София, направеното представяне по темата на конкурса и отговорите на въпроси, както и относно липсата или наличието на плагиатство.

1. Оценка от член на НЖ: проф. дн Иван Младенов Кралов
ПОЛОЖИТЕЛНА
2. Оценка от член на НЖ: доц. д-р Веселин Цветанов Цонев
ПОЛОЖИТЕЛНА
3. Оценка от член на НЖ: доц. д-р Красимир Иванов Неделчев
ПОЛОЖИТЕЛНА
4. Оценка от член на НЖ: проф. дн Петър Колев Колев
ПОЛОЖИТЕЛНА
5. Оценка от член на НЖ: проф. д-р Георги Йорданов Вуков
ПОЛОЖИТЕЛНА

ТРЕТА ТОЧКА:

Председателят даде думата на членовете на НЖ за даване на крайни оценки на единствения кандидат и оформяне на заключително решение по конкурса.

След явно гласуване на членовете на научното жури се получиха следните резултати:

Кандидат	ДА	НЕ	Въздържал се
д-р инж. Петър Георгиев Иванов	5	0	0

НАУЧНОТО ЖУРИ РЕШИ:

На базата на резултата от гласуването предлага на научния съвет на Факултета по транспорт при ТУ-София да избере д-р инж. Петър Георгиев Иванов за заемане на академичната длъжност „главен асистент” в професионално направление 5.1. Машинно инженерство, специалност „Приложна механика”.

Членове на НЖ:

№	АД, НС и имена	Позиция	Подпис
1	проф. дн Иван Младенов Кралов	Председател	(ИМ)
2	доц. д-р Веселин Цветанов Цонев	Научен секретар	(ИМ)
3	доц. д-р Красимир Иванов Неделчев	Член на НЖ	(ИМ)
4	проф. дн Петър Колев Колев	Член на НЖ	(ИМ)
5	проф. д-р Георги Йорданов Вуков	Член на НЖ	(ИМ)

Вярно и оригинал

