|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Приложение 1  **Заявка на участие**  **во II международной научно-практической конференции**  **«История и перспективы развития железнодорожного транспорта в России и за рубежом»**   |  |  | | --- | --- | | Фамилия, имя, отчество автора  (участника конференции) |  | | Место учебы (работы), должность  (курс обучения, специальность) |  | | Ученая степень, ученое звание |  | | Название доклада |  | | Наименование секции |  | | Фамилия, имя, отчество руководителя |  | | Место работы, должность |  | | Ученая степень, ученое звание |  | | Контактный телефон (с кодом города) |  | | E-mail |  | | Форма участия (очная/заочная) |  | | Если очная форма участия, указать имеется ли возможность приехать либо подключиться в дистанционном формате |  |   Приложение 2  **Требования к оформлению статьи**  1. На конференцию предоставляются материалы исследовательского характера, в которых следует отразить результаты сравнений, наблюдений, проектов или обзоров. Публикации должны отвечать следующим требованиям:  - Текст статьи в формате Microsoft Word (\*.doc, \*.docx). ***Имя файла*** определяется по фамилии первого автора, города. Например: Иванов\_Москва.doc.  - статья должна содержать 2 – 5 страниц;  - размер бумаги стандартного формата А4 (210 х 297 мм);  - поля: левое – 30 мм, верхнее – 20 мм, правое – 10 мм, нижнее – 20 мм;  - ориентация: книжная;  - шрифт: Times New Roman;  - кегель шрифта: - 14 пт в основном тексте, 12 пт в сносках;  - междустрочный интервал: одинарный;  - красная строка – 1,25 см;  - цвет шрифта – черный;  - форматирование основного текста и ссылок – в параметре «по ширине».  2. Структура публикации:  - название работы (*название работы не должно совпадать с наименованием секции*);  - Фамилия, имя и отчество автора (авторов), руководителя работы;  - полное название образовательной организации.  3. Содержание работы:  - аннотация на русском языке;  - ключевые слова на русском языке;  - введение;  - основная часть;  - заключение;  - библиографический список;  - приложения (в случае, если есть необходимость).  4. Иллюстрации представляются в тексте публикации. Каждое графическое изображение должно представлять собой единый, цельный объект. Иллюстрации могут быть выполнены как в черно–белом, так и в цветном варианте, без заливок. Ссылки по тексту на рисунки обязательны. Все рисунки должны иметь нумерацию и название (например, Рисунок 1 - Вагон), которые указываются под рисунком по центру.  5. В работе допускается использование таблиц, подготовленных стандартными средствами MS Word. Перед и после таблицы одна пустая строка основного текста. Формулы и рисунки размещать в таблице не допускается. Все таблицы должны быть пронумерованы и иметь название, которое указывается над таблицей слева.  6. В работе допускается использование формул любой сложности, поддерживаемых компонентой MS Equation. Если формула появляется в тексте как отдельная строка, она должна быть центрирована и, при необходимости, помечена сквозной нумерацией арабскими цифрами в круглых скобках. Если формула появляется внутри текста, следует обратить внимание на размеры используемых шрифтов, чтобы они были «состыкованы» с размерами текста работы. Отсканированные формулы не допустимы.  7. Библиографический список следует оформлять в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008 5-12. Список формируется в том порядке, в котором ссылки расставлены в тексте. Допускается цитирование не более одной собственной публикации автора. Ссылки на Интернет-источники не должны превышать половины списка.  *Пример оформления статьи* |
| **ПОДВЕСНАЯ СИСТЕМА ТРАМВАЯ И ТРОЛЛЕЙБУСА С ПРИМЕНЕНИЕМ СИНТЕТИЧЕСКИХ МАТЕРИАЛОВ**  *Коновалов Василий Сергеевич*  *Руководитель: Ройзен Ольга Григорьевна*  *Санкт-Петербургский техникум железнодорожного транспорта – структурное подразделение федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I»*  *Аннотация:* В статье рассматривается замена стальной подвесной системы на подвеску с применением синтетического троса. Актуальность выбранной темы обусловлена необходимостью применения современных технологий в устройстве контактной сети трамвая и троллейбуса.  *Ключевые слова:* подвесная система, синтетический трос, стальная подвеска, преимущества, недостатки, коррозия, изоляция, стоимость.  Устройства контактной сети городского электротранспорта традиционно выполняются с помощью подвесной системы, состоящей из контактного провода, стальной проволоки и троса, арматуры и узлов [1, с. 10-27].  Внешний вид контактной подвески, состоящей из синтетического троса, приведен на рисунке 1, а также применяемую арматуру можно увидеть на примере контактной подвески проектируемой автором статьи на производственной практике.    Рисунок 1- Схема контактной подвески |
|  |

*Библиографический список:*

1. Афанасьев А.С. Контактные сети трамвая и троллейбуса [Текст]: учебник для подготовки электромонтеров контактной сети городского электрического транспорта / А.С. Афанасьев; под общ. ред. С.А. Каткова. – 11-е изд., стер. – М.: Издательский центр «Транспорт», 1988. – 264 с.
2. ГЭТ Электротранспорт Санкт-Петербурга – о внедрении новых технологий: «Применение современных передовых решений и технологий на контактных сетях электротранспорта г. Санкт-Петербург ». – М. : [б.и.], 2014 / [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://ppt-online.org/81870>.
3. Типовые проекты разработки СПб ГУП «Горэлектротранс»: 2.1 Проект «Контактная сеть трамвая и троллейбуса» - альбом КС синтетика 17.0074.Р-01-СКЭ-4-СКЭ-21 «Схемы для модернизации контактной сети».