

нагрузки и гасящими колебания большой амплитуды. Они могут менять свою жесткость и другие характеристики в зависимости от условий эксплуатации [2].

ЛИТЕРАТУРА

1. Подвеска грузовых автомобилей [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.autotruck-press.ru/articles/3228>. – Дата доступа: 24.04.2022.

2. Особенности подвески грузового автомобиля [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://avtoshark.com/article/repairs/chassis-repairs/podveska-gruzovogo-avtomobilya>. – Дата доступа: 24.04.2022.

УДК 629.3.027.51

ОСНОВНЫЕ ЭЛЕМЕНТЫ КОНСТРУКЦИИ ШИН

Геут А. В., студ., **Зеленый П. В.**, канд. техн. наук, доц.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

В каждой шине можно выделить следующие основные элементы.

Каркас – главный силовой элемент шины (покрышки), который придаёт ей прочность и гибкость. Представляет собой один или несколько слоёв обрешиненного корда.

Брекер – подушечный слой (пояс), представляет собой резинотканевую или металлокордную прослойку по всей окружности покрышки между каркасом и протектором. Брекер состоит из двух и более слоёв обрешиненного корда и является элементом радиальной шины, серьезно влияющим на многие эксплуатационные качества.

Протектор – «беговая» часть шины (покрышки), непосредственно контактирующая с дорогой. Представляет собой толстую резиновую полосу, расположенную по боковой части покрышки с рисунком на наружной поверхности, выполненным в виде выступов и канавок между ними.

Боковина – тонкий эластичный слой резины толщиной 1,5–3,0 мм на боковых стенках каркаса.

Защищает каркас от механических повреждений, проникновения влаги и служит для нанесения наружной маркировки шины.

Борт – жесткая посадочная часть покрышки, необходимая для фиксации шины на ободе колеса состоит из слоя корда, завернутого вокруг проволочного кольца, и твердого наполнительного резинового шнура. Борты придают шине нерастягивающуюся конструкцию и необходимую структурную жёсткость при номинальном внутреннем давлении воздуха.

ЛИТЕРАТУРА

1. Кленников, Е. В. Шины легковых автомобилей / Е. В. Кленников. – М.: Транспорт, 1979. – 48 с.

УДК 629. 33

О НЕОБХОДИМОСТИ ПОВЫШЕНИЯ ПРОХОДИМОСТИ ПОЛНОПРИВОДНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ

Сорока Я. В., студ., **Лешкевич А. Ю.**, канд. техн. наук, доц.,
Белорусский национальный технический университет,
г. Минск, Республика Беларусь

Полноприводные автомобили занимают немалую часть парка автотранспортной мобильной техники в нашей стране, широко используются в различных сферах деятельности человека. Чаще их называют транспортными средствами многоцелевого назначения и используются они для осуществления транспортных операций в тяжелых дорожных условиях промышленного и дорожного строительства, устранения чрезвычайных ситуаций, в геологоразведке, нефте- и газодобыче, в сельском хозяйстве, обслуживании предприятий энергетики.

Условия эксплуатации таких автомобилей предусматривают движение в различных дорожных условиях, а чаще всего и без дорог, поэтому определяющим параметром является проходимость, даже в ущерб другим основным показателям – скорости, эргономике, комфорту и т. д.