

УДК 639.113

ПОДВЕСКА ПОЛУПРИЦЕПОВ СОВРЕМЕННЫХ АВТОПОЕЗДОВ

студент гр. 101071-14 Крупкевич С. Н.

Научный руководитель – канд. техн. наук, доц. Дыко Г.А.

Важнейшим направлением в развитии технического прогресса на транспорте, в том числе и на автомобильном, является комплексная механизация погрузочно-разгрузочных работ и повышение качества перевозок. Большое внимание инженеры уделяют компоновке автопоезда с целью решения следующих вопросов: определение компоновочной схемы, определение размерных и весовых параметров, выбор колёсной формулы, определение габаритных размеров и грузопместимости, оценка влияния компоновки на управляемость и устойчивость. Компоновочная схема автопоезда должна отвечать его назначению, условиям эксплуатации, предполагаемому диапазону рыночной стоимости и другим потребительским качествам.

В связи с этим существуют различные компоновочные схемы грузовых транспортных средств, отвечающим последним стандартам и требованиям. Инженеры пришли к выводу, что для обеспечения качества перевозок необходимо устанавливать пневматическую подвеску не только полуприцепа, но и всего состава. В последнее время все чаще можно наблюдать тенденцию внедрения пневматической подвески. Автопроизводители используют все преимущества данной подвески, такие как изменение жёсткости, изменение уровня платформы и функция памяти нескольких уровней для более удобной эксплуатации транспортного средства, возможность установки подвешенной оси и т.д.

В качестве примеров были рассмотрены автопоезда SCANIA R420, VOLVO FH 13, MAN TGX, IVECO STRALIS, MAZ 5440 в сочетании с полуприцепами SCHMITZ SCI 24, WIELTON NW, KOGEL, MAZ 97830. Проанализированы преимущества и недостатки подвесок полуприцепов и произведено сравнение узлов между собой.