



УКРАЇНА

(19) UA (11) 19716 (13) U
(51) МПК (2006)
B60C 23/00МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ
І НАУКИ УКРАЇНИДЕРЖАВНИЙ ДЕПАРТАМЕНТ
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІОПИС
ДО ПАТЕНТУ
НА КОРИСНУ МОДЕЛЬвидається під
відповідальність
власника
патенту

(54) СПОСІБ ВИЗНАЧЕННЯ ПОЛОЖЕННЯ ЦЕНТРА ВАГИ КОЛІСНОГО ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ

1

(21) u200608557

(22) 31.07.2006

(24) 15.12.2006

(46) 15.12.2006, Бюл. № 12, 2006 р.

(72) Козлинський Мирослав Петрович, Бурковський Анатолій Сергійович, Білодід Володимир Петрович, Палюх Володимир Михайлович, Слюсаренко Олександр Іванович, Житенко Олександр Вікторович

(73) НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ "ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА", ЛЬВІВСЬКИЙ ВІЙСЬКОВИЙ ІНСТИТУТ НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ "ЛЬВІВСЬКА ПОЛІТЕХНІКА"

2

(57) Спосіб визначення положення центра ваги колісного транспортного засобу, що включає визначення тиску повітря в кожній шині коліс, його порівняння з розрахунковим та визначення величини вертикальних навантажень на кожне із коліс, який **відрізняється** тим, що визначають зміну тиску повітря в кожній шині коліс та величини вертикальних навантажень на кожне із коліс при прямолінійному русі під час розгону, за якими визначають положення центра ваги у вертикальній площині.

Корисна модель стосується області транспортного машинобудування, зокрема колісних транспортних засобів.

Відомий спосіб визначення положення центра ваги автомобіля описаний в підручнику ["Испытания автомобилей" / Цимбалін В.В. и другие, - М., 1978-199с.], згідно якого положення центра ваги автомобіля визначають методом зважування.

Однак, відомий спосіб не дозволяє точно визначити положення центра ваги автомобіля, потребує спеціального вагового пристрою, тривалого часу на зважування і математичних розрахунків.

Найбільш близьким по суті до способу, є відомий спосіб визначення положення центра ваги колісного транспортного засобу згідно якого визначають тиск повітря в кожній шині, порівнюють його значення з розрахунковим та визначають величини вертикальних навантажень на кожне з коліс, [Патент України №69620А МПК В60С23/00, Бюл. №9, 2004].

Однак, одержані величини цих вертикальних навантажень є недостатніми, щоб знайти положення центра ваги у вертикальній площині, що не дає можливості точніше визначати характеристики стійкості, керованості і плавності ходу.

В основу корисної моделі поставлено завдання створити спосіб визначення положення центра ваги колісного транспортного засобу в якому нове визначення тиску повітря та величин вертикальних навантажень дало би змогу здійснювати його без проведення вагових вимірювань, складних математичних розрахунків, в короткі терміни та з біль-

шою точністю, що дозволить аналізувати завантаження колісного транспортного засобу, дає можливість точніше визначати характеристики стійкості, керованості і плавності ходу.

Поставлене завдання вирішується тим, що в способі визначення положення центра ваги колісного транспортного засобу, що включає визначення тиску повітря в кожній шині коліс, його порівняння з розрахунковим та визначення величини вертикальних навантажень на кожне із коліс, згідно з корисною моделлю, визначають зміну тиску повітря в кожній шині та величини вертикальних навантажень на кожне з коліс при прямолінійному русі під час розгону транспортного засобу, за якими визначають положення центра ваги у вертикальній площині.

Це дозволяє отримати потрібні результати без проведення вагових вимірювань складних математичних розрахунків, в короткі терміни та з більшою точністю, що дає можливість точніше визначати характеристики стійкості, керованості і плавності ходу.

Спосіб визначення положення центра ваги колісного транспортного засобу здійснюється таким чином: при прямолінійному русі під час розгону колісного транспортного засобу визначають тиск повітря в кожній шині коліс, порівнюють його з розрахунковим, тобто визначають зміну тиску повітря, визначають величини вертикальних навантажень на кожне з коліс, а ними визначають положення центра ваги у вертикальній площині.

(13) U
19716
(11)
(19) UA

