

ГОСУДАРСТВЕННОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ  
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ  
БЕЛОРУССКО-РОССИЙСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ

Кафедра «Транспортные и технологические машины»

# КОМПЬЮТЕРНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

*Методические рекомендации к лабораторным работам  
для студентов направления подготовки  
23.03.02 «Наземные транспортно-технологические комплексы»  
дневной формы обучения*



Могилев 2018

УДК 625.08:004.94  
ББК 39.9:32.973  
К 63

Рекомендовано к изданию  
учебно-методическим отделом  
Белорусско-Российского университета

Одобрено кафедрой ТТМ «31» августа 2018 г., протокол № 1

Составитель канд. техн. наук, доц. И. В. Лесковец

Рецензент канд. техн. наук, доц. А. Е. Науменко

Методические рекомендации предназначены для выполнения лабораторных работ студентами направления подготовки 23.03.02 «Наземные транспортно-технологические комплексы» дневной формы обучения.

Учебно-методическое издание

## КОМПЬЮТЕРНОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

|                         |                  |
|-------------------------|------------------|
| Ответственный за выпуск | И. В. Лесковец   |
| Технический редактор    | А. А. Подошевка  |
| Компьютерная верстка    | Н. П. Полевничая |

Подписано в печать . Формат 60×84/16. Бумага офсетная. Гарнитура Таймс.  
Печать трафаретная. Усл. печ. л. . Уч.-изд. л. . Тираж 56 экз. Заказ №

Издатель и полиграфическое исполнение:

Государственное учреждение высшего профессионального образования  
«Белорусско-Российский университет».

Свидетельство о государственной регистрации издателя,  
изготовителя, распространителя печатных изданий

№ 1/156 от 24.01.2014.

Пр. Мира, 43, 212000, Могилев.

© ГУ ВПО «Белорусско-Российский  
университет», 2018



## Содержание

|  |    |
|--|----|
| Введение.....  | 4  |
| Требования безопасности.....   | 5  |
| 1 Лабораторная работа № 1. Определение основных параметров<br>бульдозера.....      | 6  |
| 2 Лабораторная работа № 2. Моделирование ДВС.....                                  | 13 |
| 3 Лабораторная работа № 3. Моделирование сцепления и<br>гидротрансформатора.....   | 17 |
| 4 Лабораторная работа № 4. Общая динамическая модель<br>гусеничного двигателя..... | 21 |
| 5 Лабораторная работа № 5. Моделирование рабочего<br>оборудования бульдозера.....  | 25 |
| 6 Лабораторная работа № 6. Моделирование гусеничного<br>бульдозера.....            | 30 |
| Список литературы.....   | 32 |
| Приложение А.....  | 33 |
| Приложение Б. Отчетная ведомость по комплексу лабораторных<br>работ.....           | 34 |



## Введение

Целью учебной дисциплины является формирование у студентов знаний, умений и навыков, позволяющих решать задачи, связанные с математическим моделированием систем и механизмов строительных, дорожных и подъемно-транспортных машин, правильно и обоснованно с использованием методов математического моделирования и ЭВМ выбирать требуемые параметры и характеристики.

Целью лабораторных работ является формирование умений и навыков разработки математических моделей рабочих процессов строительных и дорожных машин (СДМ), проведения расчетов характеристик изучаемых машин.

Лабораторные работы проводятся в компьютерном классе.

По лабораторным работам каждый студент оформляет отчет, содержащий тему работы, цель, основные теоретические сведения, описание выполняемых задач, методик проведения вычислительных экспериментов, результаты эксперимента и выводы.

Защита лабораторной работы проводится во время занятий устно, письменно или в форме тестирования.



## Требования безопасности

При работе электрооборудования необходимо соблюдать следующие меры безопасности:

- запрещается во время работы разъединять и соединять электрические разъемные соединения;
- запрещается снимать задние и боковые крышки корпусов оборудования;
- запрещается скручивать или передавливать сетевые и интерфейсные кабели;
- во избежание перегрева запрещается закрывать посторонними предметами вентиляционные отверстия в корпусах оборудования;
- запрещается оставлять работающее электрооборудование без присмотра;
- запрещается самостоятельно ремонтировать и производить техническое обслуживание электрооборудования. В случае обнаружения неполадок необходимо доложить заведующему лабораторией для принятия мер по ремонту квалифицированными специалистами.

Повторное включение электрооборудования после его выключения должно производиться не ранее, чем через одну минуту.

Пользователь электрооборудования обязан немедленно отключить электропитание:

- во всех случаях обрыва кабелей питания, неисправности электрооборудования, заземления;
- при обнаружении человека, попавшего под напряжение;
- в случае внезапного прекращения подачи электроэнергии;
- при появлении нехарактерного для работы оборудования шума;
- при появлении дыма или запаха, характерного для горячей изоляции;
- при размещении ПЭВМ в тумбе (работа ПЭВМ во избежание перегрева разрешена только при открытой дверке тумбы).



# 1 Лабораторная работа № 1. Определение основных параметров бульдозера

**Цель работы:** приобрести навыки разработки электронных моделей расчета основных параметров строительных и дорожных машин.

## *Техническое обеспечение*

Персональная ЭВМ типа IBM.

## *Программное обеспечение*

Операционная оболочка Windows XP.

Программное приложение, позволяющие производить математические расчеты с элементами выбора.

Заполнить соответствующий раздел отчетной ведомости по комплексу лабораторных работ.

## *Постановка задачи*

Изучить теоретические сведения по определению основных параметров бульдозера.

Разработать структуру электронного варианта математической модели.

Определить исходные данные и получить результаты расчетов

Разработать электронную модель определения основных параметров бульдозера в соответствии с вариантом.

## *Содержание отчета*

Электронная модель определения основных параметров бульдозера по вариантам (таблица А.1).

Результаты расчетов основных параметров бульдозера.

Поля разделов отчетной ведомости по комплексу лабораторных работ (таблицы Б.1–Б.6, рисунки Б.1–Б.6).

### *1.1 Теоретические сведения. Выбор и расчёт основных параметров бульдозера*

Главный параметр гусеничного бульдозера – номинальное тяговое усилие, под которым понимают усилие, развиваемое базовым трактором на плотном грунте с учётом его догрузки от веса навесного оборудования при буксовании не выше 7 % и скорости 2,5...3 км/ч.

*Номинальное тяговое усилие, эксплуатационный вес и основные рабочие скорости бульдозера.*

Номинальное тяговое усилие бульдозера определяется по формуле



$$T_{нб} = G_{сц} \varphi_{сц},$$

где  $G_{сц}$  – сцепной вес бульдозера в рабочем состоянии (по эксплуатационному весу бульдозера);

$\varphi_{сц}$  – коэффициент использования веса базовой машины с оборудованием по сцеплению, соответствующий допустимому буксованию движителей и определенному значению тягового КПД.

В зависимости от типа базовой машины  $\varphi_{сц}$  имеет следующие значения:

- гусеничные сельскохозяйственные тракторы – 0,62;
- колёсные сельскохозяйственные тракторы – 0,50;
- гусеничные промышленные тракторы – 0,90;
- колёсные промышленные тракторы и тягачи – 0,60.

При проектировании новых бульдозеров  $G_{сц}$  определяется из выражений:

- при навешивании на базовую машину только бульдозерного оборудования

$$G_{сц} = (1,17 \dots 1,22) G_{бм};$$

- при навешивании на базовую машину спереди и сзади бульдозерного и другого оборудования (рыхлителя и др.)

$$G_{сц} = (1,35 \dots 1,45) G_{бм},$$

где  $G_{бм}$  – эксплуатационный вес базовой машины без навесного оборудования (со смазкой, водой, полной заправкой топлива, водителем, балластом и возимым инструментом и комплектом запасных частей).

Если мощность двигателя базовой машины не обеспечивает получение максимального тягового усилия по сцеплению с учётом догрузки от веса бульдозерного оборудования и работы со скоростью 2,5...3,0 км/ч, то за номинальное тяговое усилие принимается наибольшее возможное по двигателю тяговое усилие при скорости, близкой к указанным выше значениям.

При отсутствии у базовой машины передач со скоростью 2,5...3,0 км/ч или невозможности их использования на бульдозерных работах по условиям прочности номинальным считают наибольшее тяговое усилие на передаче, которая может применяться и обеспечивать скорость, близкую к указанным значениям.

Эксплуатационный вес бульдозера определяется как сумма эксплуатационных весов базовой машины и бульдозерного оборудования:

$$G_{б} = G_{бм} + G_{боб},$$

где  $G_{бм}$  – вес базовой машины;

$G_{боб}$  – эксплуатационный вес бульдозерного оборудования (со смазкой, маслом в гидросистеме и возимым инструментом).

Скорость рабочего хода бульдозера при отсутствии автоматизированного управления бульдозерным оборудованием и трактором выбирают в пределах 2,5...3,0 км/ч.

*Длина и высота отвала.*

Длина отвала бульдозера выбирается минимально возможной из расчета перекрытия габарита базовой машины по ширине или наиболее выступающих в стороны элементов толкающей рамы при любом положении отвала. Отвал должен перекрывать наиболее выступающие части базовой машины или толкающей рамы не менее чем 100 мм с каждой стороны.

Длина отвала, предназначенного для работы в легких грунтовых условиях, и, особенно, на сыпучих грунтах, может быть увеличена за счет применения съемных удлинителей или открьлков, устанавливаемых под углом 15...30° к режущей кромке ножей.

Высота отвала определяется тяговым усилием бульдозера при скорости, требующейся для бульдозерных работ, параметрами профиля отвала и грунтовыми условиями, для которых в основном предназначается бульдозер.

Для бульдозеров общего назначения высоту отвала рекомендуется определять по следующим эмпирическим формулам:

– для неповоротных отвалов

$$H_n = 500 \sqrt[3]{0,1 \cdot T_{н.б.} - A \cdot T_{н.б.}};$$

– для поворотных отвалов

$$H_n = 450 \sqrt[3]{0,1 \cdot T_{н.б.} - A \cdot T_{н.б.}},$$

где  $H_n$  и  $H_n$  – высота неповоротного и поворотного отвала, мм;

$T_{н.б.}$  – класс трактора;

$A$  – корректирующий коэффициент.

В формулах  $A = 0,5$  при номинальных тяговых усилиях базовых машин менее 400 кН. При номинальных тяговых усилиях выше 400 кН  $A = 1$ .

В таблице 1.1 приведены скорректированные значения высоты отвалов бульдозеров общего назначения при оптимальных параметрах отвальной поверхности для ряда номинальных тяговых усилий базовых машин и бульдозеров.

Таблица 1.1 – Рекомендуемое значение высоты отвала

| Номинальное тяговое усилие базовой машины, кН | Номинальное тяговое усилие бульдозеров, кН | Неповоротный отвал |   | Поворотный отвал  |   |
|---|--|--------------------|---|-------------------|---|
|   |  | Высота отвала, мм  | Минимальная высота отвала с козырьком, мм | Высота отвала, мм | Минимальная высота отвала с козырьком, мм |
| 1   | 2  | 3                  | 4   | 5                 | 6   |
| 2   | 2,5  | 400                | –   | 300               | 400                                       |
| 6   | 7,5  | 400                | 500                                       | –                 | –   |
| 9   | 11   | –                  | –   | –                 | –   |
| 14  | 18   | 600                | 700                                       | 500               | 600                                       |
| 30  | 36   | 800                | 900                                       | 700               | 800                                       |





Окончание таблицы 1.1

| 1   | 2   | 3    | 4    | 5    | 6    |
|-----|-----|------|------|------|------|
| 50  | 60  | 900  | 1000 | 800  | 900  |
| 100 | 120 | 1100 | 1300 | 1000 | 1200 |
| 150 | 180 | 1200 | 1400 | 1100 | 1300 |
| 250 | 300 | 1400 | 1600 | 1200 | 1400 |
| 500 | 600 | 1800 | 1100 | 1600 | 1900 |

Высота козырька (по вертикали) должна составлять 0,1...0,25 высоты отвала. При определении высоты отвала с козырьком необходимо обеспечивать при транспортном положении отвала требуемый угол въезда и достаточно хорошую видимость пространства перед бульдозером.

*Параметры профиля отвальной поверхности.*

К основным параметрам профиля отвала относятся (рисунок 1.1):

- высота отвала без козырька (расстояние по вертикали между режущей кромкой среднего ножа и верхней кромкой отвала)  $H$ ;
- угол резания при основной установке отвала (угол между горизонталью и передней плоскостью ножей)  $\gamma_0$ ;
- угол опрокидывания при основной установке отвала (угол между горизонталью и касательной к верхней кромке отвала)  $\beta_0$ ;
- угол наклона при основной установке отвала (угол между горизонталью и линией, соединяющей верхнюю кромку отвала с режущей кромкой среднего ножа отвала)  $\varepsilon_0$ .

К дополнительным параметрам профиля отвала относятся:

- высота отвала с козырьком (расстояние по вертикали между верхней кромкой козырька в середине и режущей кромкой среднего ножа)  $H_k$ ;
- угол установки козырька при основном положении отвала (угол между горизонталью и плоскостью козырька)  $\beta_k$ ;
- задний угол при основной установке отвала (угол между горизонталью и линией, соединяющей режущую кромку среднего ножа с наиболее выступающим элементом конструкции внизу на тыльной стороне отвала)  $\theta_0$ .

Под основной установкой отвала понимают его положение, обеспечивающее наиболее эффективную работу в средних, часто встречающихся грунтовых условиях.

Вес бульдозерного оборудования ориентировочно принят равным 20 % веса базовой машины для бульдозеров обоих типов.

С учетом обстоятельств работы бульдозеров в таблице 1.2 приводятся основные параметры профиля отвала, рекомендуемые для бульдозеров общего назначения.

Угол резания значительно влияет на процесс копания грунта и его энергоемкость, определяя необходимое усилие для отделения грунта от массива, а также потребное для внедрения в грунт вертикальное давление на режущей кромке отвала.

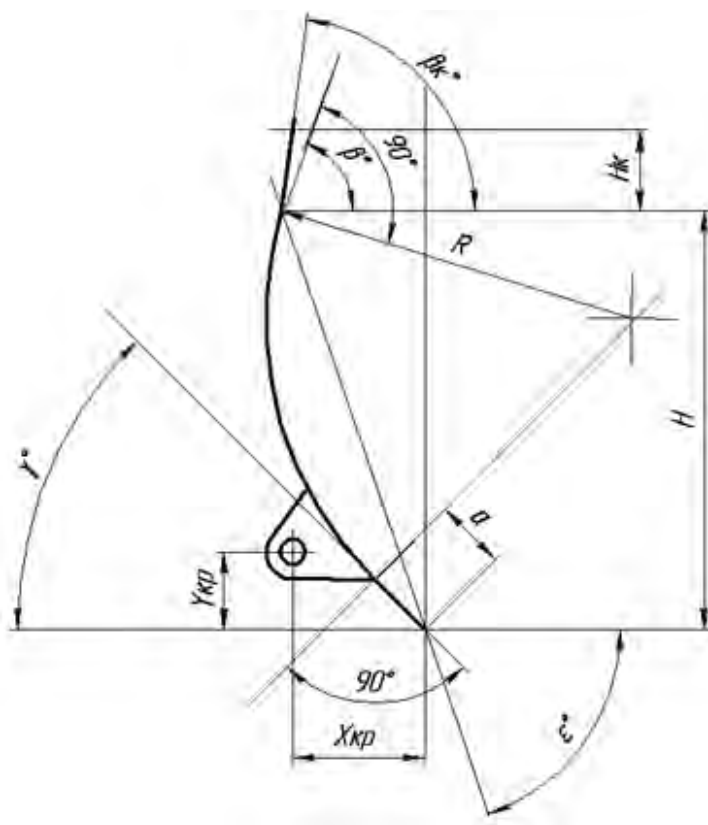


Рисунок 1.1 – Параметры профиля отвала

Таблица 1.2 – Рекомендуемые значения параметров отвала

| Наименование параметра                          | Неповоротный отвал, град | Поворотный отвал, град |
|---|--------------------------|------------------------|
| Угол резания $\gamma_0$                         | 55                       | 50...55                |
| Угол наклона отвала $\varepsilon_0$             | 75                       | 75                     |
| Угол опрокидывания $\beta_0$                    | 70...75                  | 65...75                |
| Угол установки козырька $\beta_k$               | 90...100                 | 90...100               |
| Радиус линейной части отвальной поверхности $R$ | $R \approx H$            | $R = (0,8...0,9)H$     |
| Длина прямой части внизу $Q$                    | По ширине ножей          | По ширине ножей        |

Угол опрокидывания. При выборе угла опрокидывания следует учитывать, что с его уменьшением растет возможность залипания отвала и увеличивается энергоемкость процесса копания, но улучшается возможность работы с отвалом в плавающем положении. Необходимо также принимать во внимание то, что при работе на подъем этот угол увеличивается, а при работе под уклоном – уменьшается. Наиболее распространенные уклоны на бульдозерных работах составляют 15...20°, в отдельных случаях они достигают 25...30°.

Угол наклона. Чем меньше угол наклона отвала, тем меньше энергоемкость процесса копания и перемещения грунта, но и тем более вероятно пересыпание грунта через отвал в результате толчков и изменения уклона, по которому движется бульдозер.

Увеличение угла наклона отвала способствует его залипанию и росту энергоемкости копания, но при этом улучшается работа при плавающем

положении отвала. Результирующая сила сопротивления на отвале в этом случае может быть направлена под небольшим углом вверх.

Длина прямой части профиля отвала должна обеспечивать концентрацию сил сопротивления в его нижней части. В противном случае формирование и движение стружки по поверхности отвала проходят с нарушениями, а энергоёмкость процесса копания возрастает. Поэтому рекомендуется выбирать длину прямой части только из расчета расположения прямых ножей.

Кривизна отвала. С точки зрения энергоёмкости процесса копания и перемещения грунта наилучшие результаты обеспечивает профиль, выполненный по эвольвенте с уменьшением кривизны кверху или очерченный двумя-тремя радиусами, величины которых увеличиваются от его нижней к верхней части (внизу  $R = 0,8H$ , вверху  $R = 1,1H$ ).

Угол установки козырька. При работе на плотных грунтах с ненарушенной структурой рекомендуемые параметры профиля обеспечивают эффективный набор и перемещение грунта без участия козырька. Однако при бульдозерных работах неизбежны случаи, когда вследствие чрезмерной, не соответствующей тяговому усилию глубины резания, свойств грунта или специфичности работ (перемещение несвязных, сыпучих грунтов от экскаватора) стружка не формируется и не движется по поверхности отвала, а масса грунта перед отвалом в значительной мере перемещается волоком.

В таблице 1.2 приведены значения параметров профиля отвалов общего назначения для ряда номинальных тяговых усилий (при принудительном заглублении отвала). На рисунке 1.2 показан профиль отвала.

Радиус криволинейной части профиля  $R$ , высота  $H$  и углы резания  $\gamma_0$ , опрокидывания  $\beta_0$  наклона  $E_0$  связаны между собой следующей зависимостью:

$$R = H \frac{\sin(E_0 - \gamma_0)}{\sin E_0 [1 - \sin(\beta_0 + \gamma_0 - \pi/2)]} .$$

При рекомендуемых величинах углов профиля неповоротного отвала  $\gamma_0 = 55^\circ$ ,  $\beta_0 = 65^\circ$  и  $E_0 = 5^\circ$  формула для определения радиуса криволинейной части отвала может быть приведена к виду  $R \approx 0,99H$ , а для поворотного отвала при  $\gamma_0 = 55^\circ$ ,  $\beta_0 = 70^\circ$  и  $E_0 = 75^\circ$   $R = 0,81H$ .

Задний угол отвала имеет большое значение для работ с резкими изменениями уклона поверхности, по которой происходит движение (рытье каналов, траншей, штабелирование и т. п.).

У некоторых современных бульдозеров задний угол отвала находится в пределах  $8...20^\circ$ . При малых значениях заднего угла отвал при изменениях уклона местности, по которой движется бульдозер, может опираться на тыльную часть коробки жесткости, а не на нож. Это приводит к некачественному выполнению работ и потерям части набранного грунта.

*Сопротивление резанию* определяется по формуле

$$W_1 = K \cdot B \cdot h ,$$



где  $B$  – ширина отвала бульдозера;

$K$  – удельное сопротивление грунта лобовому резанию;

$h$  – глубина резания в процессе перемещения призмы грунта.

Средние значения  $K$  при угле резания  $\gamma = 45 \dots 60^\circ$  составляют:

– для грунтов I категории  $7 \text{ Н/см}^2$ ;

– для грунтов II категории  $11 \text{ Н/см}^2$ ;

– для грунтов III категории  $17 \text{ Н/см}^2$ .

*Сопротивление перемещению призмы волочения*

$$W_2 = V_\phi g f_{np} g,$$

где  $V_\phi$  – фактический объём призмы волочения в плотном теле,  $\text{м}^3$ ;

$q$  – плотность грунта в плотном теле,  $\text{т/м}^3$ ;

$f_{np}$  – коэффициент сопротивления перемещению грунта, принимается равным коэффициенту трения грунта о грунт, для связных грунтов 0,5; для несвязных 0,7 (максимальное значение  $f_{np} = 1,0$ );

$g$  – ускорение свободного падения.

*Сопротивление от перемещения грунта вверх по отвалу*

$$W_3 = V_\phi q f_{zm} \cos^2 \gamma,$$

где  $\gamma$  – угол резания;

$f_{zm}$  – коэффициент трения грунта по металлу,  $f_{zm} = \text{tg} \varphi$ .

Угол трения  $\varphi = 20 \dots 35^\circ$ .

*Сопротивление перемещению бульдозера*

$$W_4 = G_\phi f,$$

где  $G_\phi$  – суммарный вес трактора и бульдозера;

$f$  – коэффициент сопротивления перемещению трактора с бульдозером,  $f = 0,1 \dots 0,12$ .

*Суммарное сопротивление движению при данном объёме призмы и глубине резания имеет вид:*

$$W = W_1 + W_2 + W_3 + W_4.$$

### ***Контрольные вопросы***

1 Как определяется сила сопротивления перемещению бульдозера?

2 Как определяется сила сопротивления резанию?

3 Как определяется сила сопротивления перемещению призмы волочения?

4 Как определяется сила сопротивления подъёму грунта вверх по отвалу?

5 Как определяется сила сопротивления копанию?

6 Как определяется рабочая скорость бульдозера?

7 Как определяется требуемая мощность двигателя бульдозера?



- 8 Как определяется требуемый вращающий момент на коленчатом валу ДВС?  
 9 Как определяется скорость вращения ведущего колеса бульдозера?  
 10 Как определяется передаточное число трансмиссии?

## 2 Лабораторная работа № 2. Моделирование ДВС

**Цель работы:** приобрести навыки разработки электронных моделей расчета основных показателей двигателя внутреннего сгорания (ДВС) и его элементов.

### *Техническое обеспечение*

Персональная ЭВМ типа IBM.

### *Программное обеспечение*

Операционная оболочка Windows XP.

Приложение, позволяющие производить математические расчеты с элементами выбора.

### *Постановка задачи*

Изучить теоретические сведения по определению основных показателей двигателя внутреннего сгорания (ДВС).

Разработать структуру электронного варианта математической модели топливного насоса высокого давления (ТНВД).

Разработать структуру электронного варианта математической модели впускного коллектора (турбокомпрессора (ТК)).

Определить исходные данные и получить результаты расчетов для модели ТНВД.

Определить исходные данные и получить результаты расчетов для модели ТК.

Определить исходные данные и получить результаты расчетов для модели ДВС в соответствии с результатами лабораторной работы № 1.

Разработать электронную модель определения основных показателей ДВС в соответствии с результатами лабораторной работы № 1.

Заполнить соответствующий раздел отчетной ведомости по комплексу лабораторных работ.

### *Содержание отчета*

Электронная модель определения основных показателей ДВС.

Результаты расчетов основных показателей ДВС.

## 2.1 Общие сведения

В настоящее время наиболее широко используют регрессионные модели для определения выходных характеристик двигателя, построенных с помощью экспериментальных данных. Характеристики двигателя определяются на тормозном стенде. Определяются зависимости крутящего момента на коленчатом валу  $M_D$ , расхода топлива  $G_m$  и давления наддува  $p_k$  от угловой скорости коленчатого вала  $\omega_D$  и положения рычага управления топливным насосом высокого давления (ТНВД)  $\gamma_n$ , т. е. внешние скоростные и предельные и частичные регуляторные характеристики двигателя.

Выходные характеристики дизельного двигателя в основном определяются подачей ТНВД ( $q_n = 4 \cdot \pi \cdot G / \omega_D$ ), а также давлением наддува турбокомпрессора (ТК). Зависимость момента двигателя предлагается определять как функцию цикловой подачи топлива и давления наддува ТК:  $M_D = f(p_{жс}, q_n)$ , что близко к физической сущности процессов, происходящих в ДВС. В этом случае момент двигателя представляет собой следующую линейную зависимость:

$$M_D = a_1 \cdot q_n + a_2 \cdot p_k,$$

где  $a_1, a_2$  – коэффициенты регрессии.

Зависимость подачи топлива ТНВД двигателя представляет собой поле характеристик с ярко выраженными участками (рисунок 2.1).

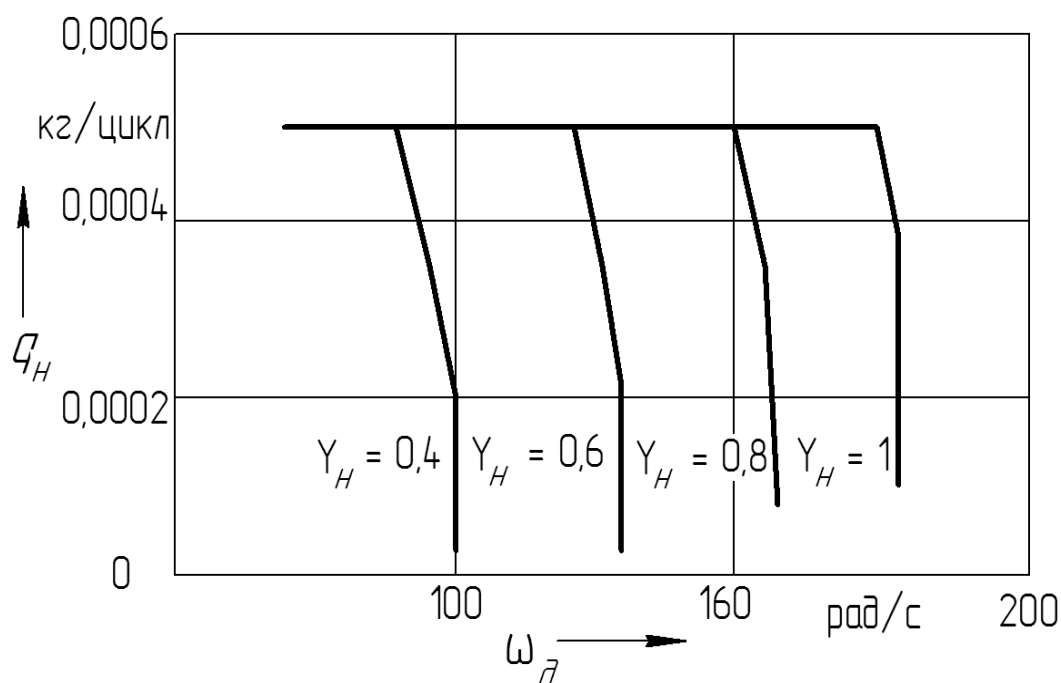


Рисунок 2.1 – Характеристики цикловой подачи топлива двигателя

Горизонтальный участок соответствует максимальной подаче топлива и определяет работу ДВС на внешней скоростной характеристике. В этом случае

рейка ТНВД упирается в ограничитель. Наклонные участки показывают работу двигателя на регуляторных характеристиках. Цикловая подача в этом случае описывается как  $q_n = f(\omega_\partial, \gamma_n)$  и определяется по формуле

$$q_n = b_0 + b_1 \cdot \omega_\partial (b_2 + \gamma_n) + b_3 \cdot \gamma_n (b_4 + \gamma_n),$$

где  $b_0, b_1, b_2, b_3, b_4$  – коэффициенты регрессии.

Расход топлива определяется следующим образом:

$$G_m = \frac{q_n \cdot \omega_\partial}{4\pi}.$$

Давление наддува ТК представляет собой функцию цикловой подачи и угловой скорости коленчатого вала  $p_k = f(\omega_\partial, q_c)$  и описывается выражением

$$p_k = c_0 + c_1 \cdot \omega_\partial + c_2 \cdot q_n + c_3 \cdot \omega_\partial^2,$$

где  $c_0, c_1, c_2, c_3$  – коэффициенты регрессии.

Характеристика давления наддува представлена на рисунке 2.2.

Характеристики вращающего момента двигателя представлены на рисунке 2.3, а секундного расхода топлива – на рисунке 2.4.

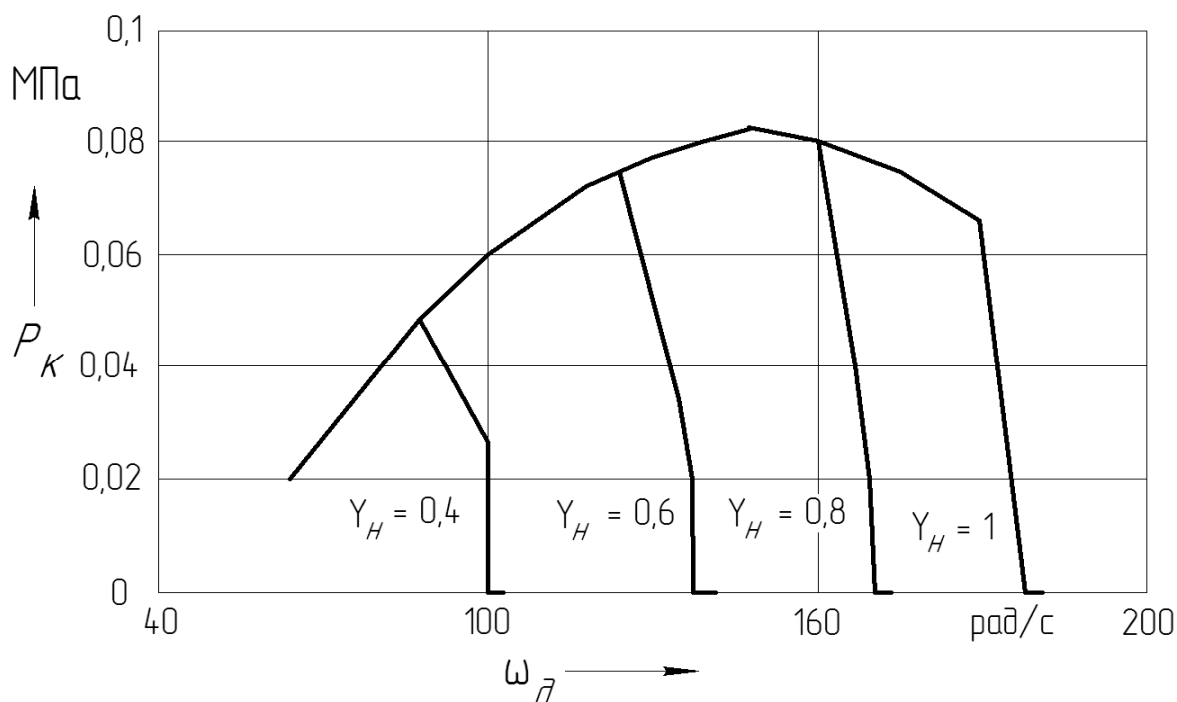


Рисунок 2.2 – Характеристики давления наддува двигателя



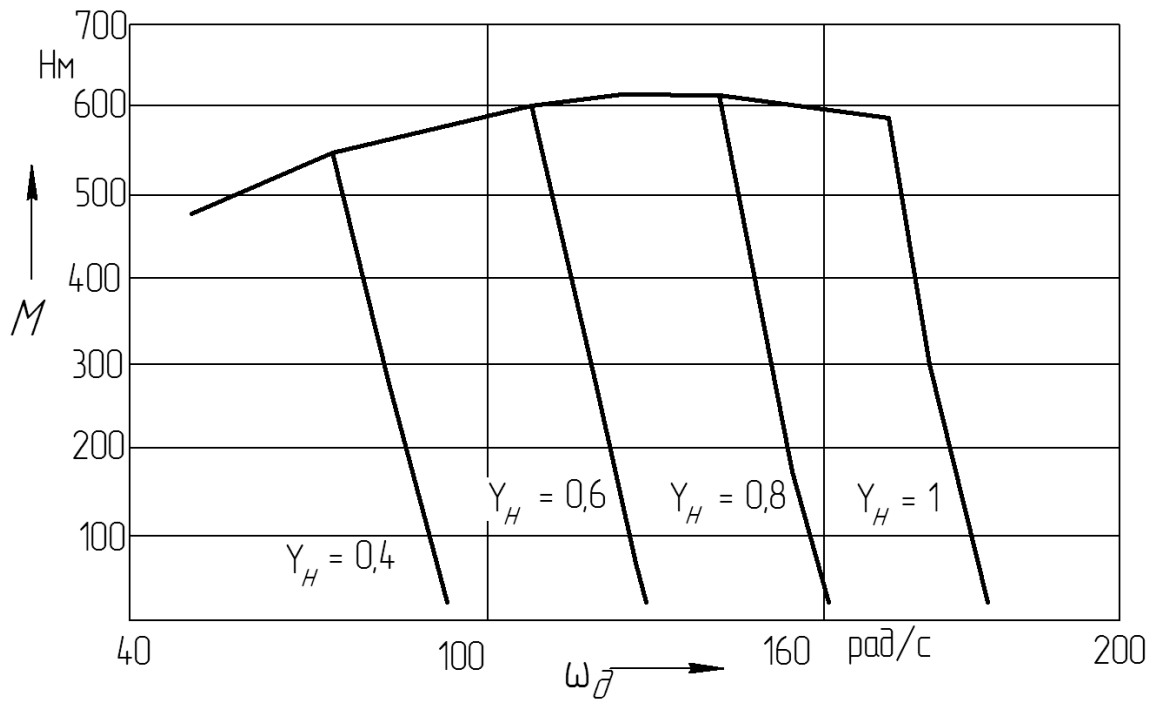


Рисунок 2.3 – Характеристики вращающего момента двигателя на тяговом режиме

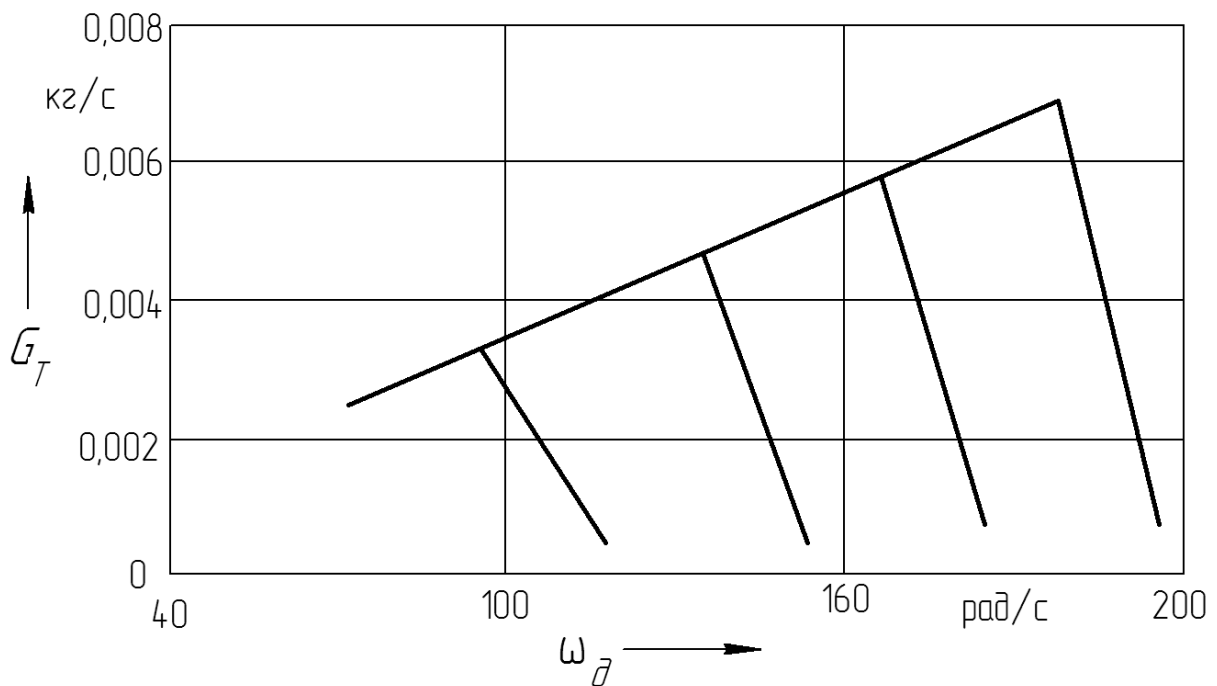


Рисунок 2.4 – Характеристики секундного расхода топлива двигателя

### Контрольные вопросы

- 1 Как определяется частота вращения коленчатого вала?
- 2 Как определяется вращающий момент на ведущем колесе?
- 3 Как определяется вращающий момент на коленчатом валу?
- 4 Как определяется требуемое передаточное число трансмиссии?



- 5 Как определяется требуемая мощность для передвижения машины?
- 6 Как определяется требуемая мощность на коленчатом валу?
- 7 Как определяется цикловая подача топлива?
- 8 Как определяется минутная подача топлива?
- 9 Как определяется удельный расход топлива?
- 10 Как определяется общее передаточное число механической передачи?

### **3 Лабораторная работа № 3. Моделирование сцепления и гидротрансформатора**

**Цель работы:** приобрести навыки разработки электронных моделей расчета основных показателей гидротрансформаторов или сцепления.

#### ***Техническое обеспечение***

Персональная ЭВМ типа IBM.

Программное обеспечение.

Операционная оболочка Windows XP.

Приложение, позволяющие производить математические расчеты с элементами выбора.

#### ***Постановка задачи***

Изучить теоретические сведения по определению основных показателей гидротрансформатора или сцепления.

Разработать структуру электронного варианта математической модели гидротрансформатора или сцепления.

Определить исходные данные и получить результаты расчетов.

Разработать электронную модель определения основных показателей гидротрансформатора или сцепления, приняв за исходные данные результаты лабораторной работы № 2.

Заполнить соответствующий раздел отчетной ведомости по комплексу лабораторных работ.

#### ***Содержание отчета***

Электронная модель определения основных показателей гидротрансформатора или сцепления.

Результаты расчетов основных показателей гидротрансформатора или сцепления.

#### ***3.1 Общие сведения***

Математическая модель гидротрансформатора представляется на основе регрессионных зависимостей.



При создании простых математических моделей гидротрансформаторов моменты на насосном и турбинном колесах гидротрансформатора (ГДТ) определяются по следующим зависимостям:

$$M_H = d_a^5 \cdot \rho \cdot \lambda_n \cdot \frac{d\varphi_H^2}{dt}; \quad M_m = K \cdot M_n,$$

где  $d_a$  – активный диаметр гидротрансформатора;

$\rho$  – плотность жидкости;

$\lambda_n$  – коэффициент момента насосного колеса ГДТ;

$K$  – коэффициент трансформации.

Коэффициент момента насосного колеса и коэффициент трансформации определялись с помощью регрессионных зависимостей, полученных на основе опытных данных после испытаний ГДТ:

$$K = a_1 + a_2 \cdot i_{mn} + a_3 \cdot i_{mn}^2 + \dots + a_6 \cdot i_{mn}^5,$$

где  $a_1, a_2, a_3, \dots, a_6$  – коэффициенты регрессии;

$$\rho \cdot \lambda = b_1 + b_2 \cdot i_{mn} + \dots + b_3 \cdot i_{mn}^2,$$

где  $b_1, b_2, b_3$  – коэффициенты регрессии.

При описании работы гидротрансформатора на неустановившихся режимах его можно представить в виде апериодического звена с постоянной времени для этого ГДТ  $T_m = 0,05$  с. Тогда моменты на насосном и турбинном колесах ГДТ

$$\frac{dM_n}{dt} = (M_{n.cm} - M_n) / T_m;$$

$$\frac{dM_m}{dt} = (M_{m.cm} - M_m) / T_m,$$

где  $M_{n.cm}, M_{m.cm}$  – статические моменты на насосном и турбинном колесах ГДТ.

На рисунках 3.1 и 3.2 представлены выходные статические характеристики ГДТ типа ЛГ-450, полученные с помощью модели.

### 3.1.1 Модель сцепления.

Имитационная модель сцепления должна позволять анализировать работу двигателя и трансмиссии в комплекте со сцеплением (рисунок 3.3). Представим на основе методики расчета фрикционной передачи метод определения основных параметров сцепления для дальнейшего использования данной модели в общей модели машины.



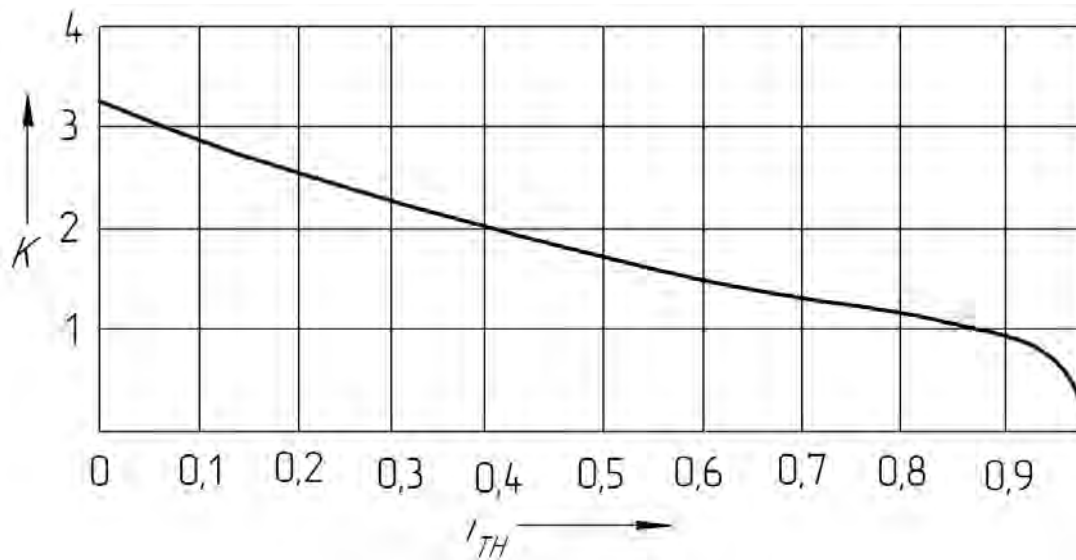


Рисунок 3.1 – Характеристика коэффициента трансформации ГДТ

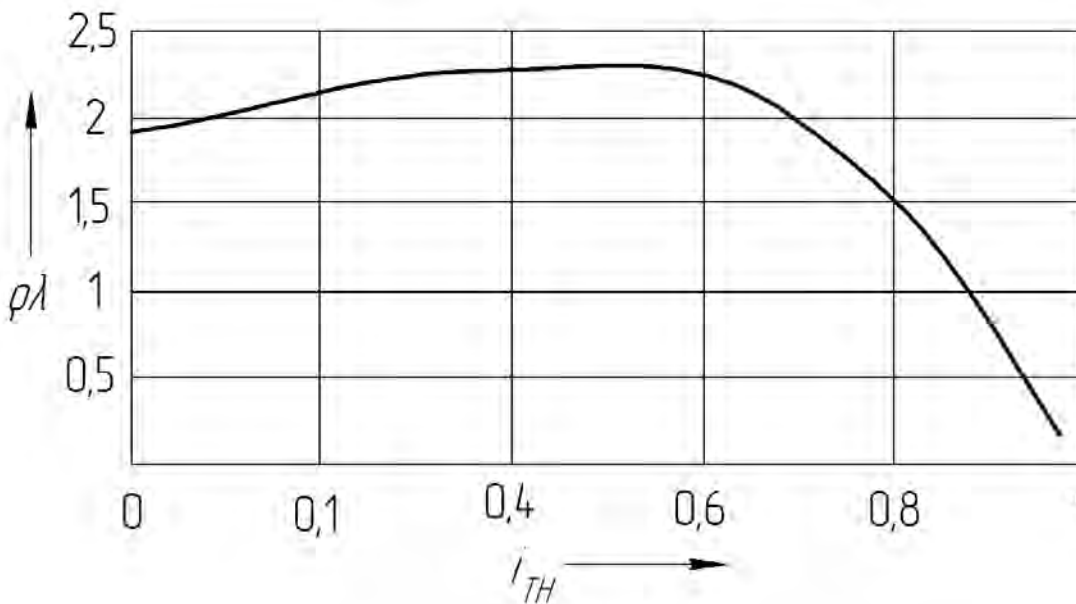


Рисунок 3.2 – Характеристика коэффициента момента насосного колеса ГДТ

Методика расчета фрикционной передачи заключается в следующем. Вращающий момент, передаваемый сцеплением, определяется по зависимости

$$M_K = S_{IP} R_{CP} \varphi_{TP} K_{TP} / K_C,$$

- где  $S_{IP}$  – усилие прижатия дисков, Н;  
 $R_{CP}$  – средний радиус дисков, м;  
 $\varphi_{TP}$  – количество поверхностей трения, шт.;  
 $K_{TP}$  – коэффициент трения;  
 $K_C$  – коэффициент запаса сцепления.

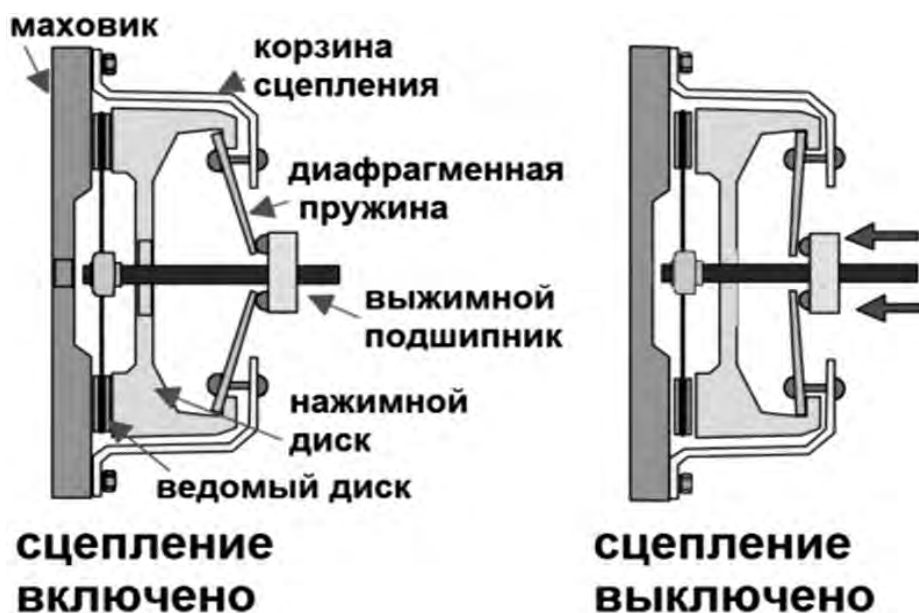


Рисунок 3.3 – Конструкция сцепления легкового автомобиля

Усилие прижатия дисков зависит от параметров конструкции механизма и не может превышать значений, при которых удельное давление превышает допустимое, которое определяется с учетом применяемых материалов. Удельное давление прижатия дисков определяется по формуле

$$P_{\text{сц}} = \frac{M_K K_C}{\pi R_{\text{ср}} \varphi_{\text{тр}} K_{\text{тр}} (R_H^2 - R_{\text{вн}}^2)},$$

где  $R_H$  – наружный радиус дисков, м;

$R_{\text{вн}}$  – внутренний радиус дисков, м.

В то же время удельное давление прижатия дисков является функцией усилия прижатия дисков при проведении расчетов в режиме реального времени, поэтому усилие прижатия дисков рассчитывается по формуле

$$F_C = \frac{M_K K_C}{R_{\text{ср}} \varphi_{\text{тр}} K_{\text{тр}}}.$$

Следующим этапом расчета является проверка конкретного варианта на допустимое удельное давление. В случае, когда удельное давление превышает допустимое, выдается рекомендация на возможную замену материала, увеличение поверхностей трения, изменение радиуса дисков. В случае, когда удельное давление превышает допустимое, во время расчетов с использованием данного варианта сцепления при определении параметров машины возможный передаваемый вращающий момент считается максимальным. Таким образом, максимальный вращающий момент является функцией усилия прижатия дисков. С другой стороны, механизм сцепления имеет свободный ход, при котором происходит разъединение поверхностей трения. В случае, когда подводимый вращающий момент превышает передаваемый, происходит буксование и нагрев

дисков. Кроме того, такая ситуация вызывает появление колебаний в трансмиссии и может привести к существенному ухудшению качества выполняемых технологических операций, а также к ухудшению условий режима движения машины. Анализируя условия работы сцепления, можно сделать вывод, что в модели сцепления необходимо учитывать массу ведущего и ведомого дисков. Массы дисков следует учитывать в системе дифференциальных уравнений с целью обеспечения возможности установления влияния масс дисков сцепления на выходные характеристики машины.

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Каков принцип работы гидротрансформатора?
- 2 Каков принцип работы сцепления?
- 3 Как определяется момент на насосном валу гидротрансформатора?
- 4 Как определяется момент на турбинном валу гидротрансформатора?
- 5 Как определяется динамический момент на насосном валу гидротрансформатора?
- 6 Как определяется динамический момент на турбинном валу гидротрансформатора?
- 7 Как определяется момент, передаваемый сцеплением?
- 8 Как определяется диаметр дисков сцепления?
- 9 Как определяется удельное давление прижатия дисков?
- 10 Как определяется динамический момент, передаваемый сцеплением?

## **4 Лабораторная работа № 4. Общая динамическая модель гусеничного движителя**

**Цель работы:** приобрести навыки разработки электронных моделей расчета основных параметров гусеничного движителя.

### ***Техническое обеспечение***

Персональная ЭВМ типа IBM.

### ***Программное обеспечение***

Операционная оболочка Windows XP.

Специализированные программные приложения, позволяющие производить математические расчеты с элементами выбора.

### ***Постановка задачи***

Ознакомиться с приложениями по выбору основных параметров элементов гусеничного движителя.



Разработать структуру данных для электронных моделей элементов гусеничного движителя.

Определить численные значения исходных данных для электронных моделей элементов гусеничного движителя.

Разработать электронную модель определения основных параметров гусеничного движителя, приняв за исходные данные результаты лабораторной работы № 1.

Построить эпюры давления на грунт гусеничного движителя в зависимости от длины траков, проанализировав не менее шести вариантов.

Заполнить соответствующий раздел отчетной ведомости по комплексу лабораторных работ.

### *Содержание отчета*

Электронная модель определения основных параметров гусеничного движителя.

Результаты расчетов основных параметров гусеничного движителя.

#### *4.1 Общие сведения*

Анализ структуры гусеничного движителя (рисунок 4.1) показывает, что каждый из его элементов является отдельным классом, который, в свою очередь, входит в другой элемент.



Рисунок 4.1 – Структурная схема гусеничного движителя

Основным элементом, взаимодействующим с опорной поверхностью, является трак. Для расчета его параметров используется соответствующий пункт меню программного приложения для расчета характеристик гусеничного бульдозера (рисунок 4.2).

На первом этапе необходимо определить основные параметры трака в соответствии с исходными данными, полученными в лабораторной работе № 1.

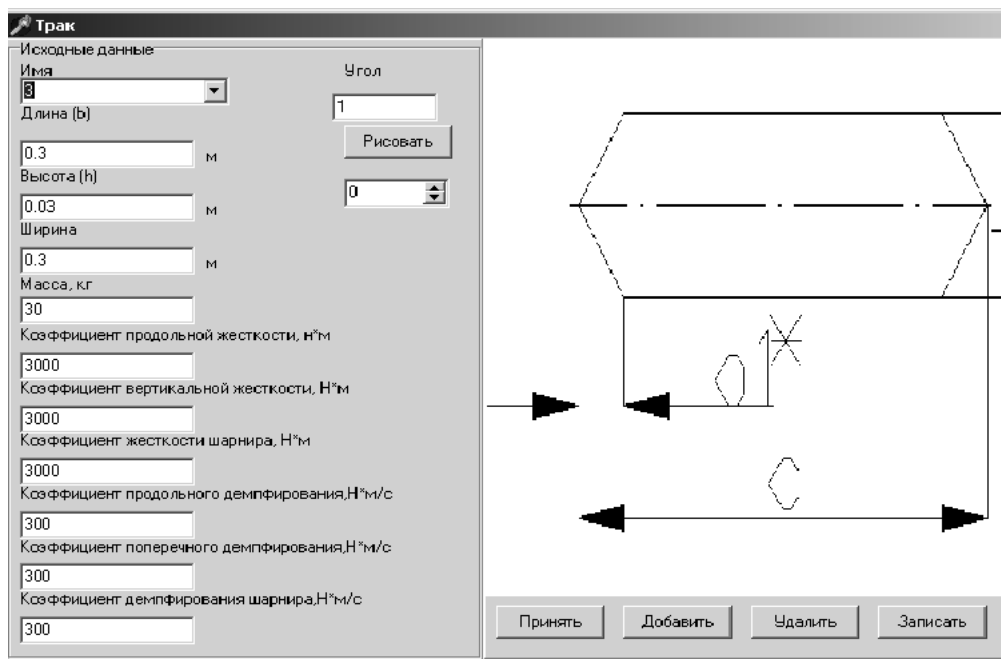


Рисунок 4.2 – Фрагмент программного приложения для расчета характеристик гусеничного бульдозера

Следующим структурным элементом является колесо. В соответствии с классификацией колесо может быть опорным, поддерживающим, ведущим и направляющим. Для определения параметров колес применяется соответствующий пункт меню программного приложения для расчета характеристик гусеничного бульдозера (рисунок 4.3).

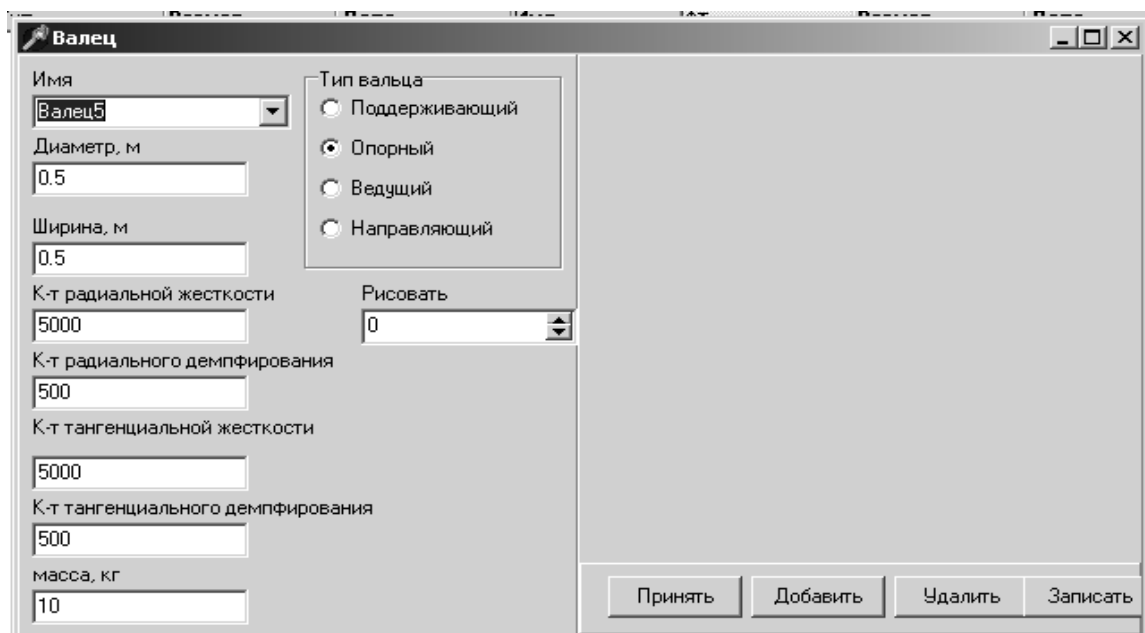


Рисунок 4.3 – Фрагмент программного приложения для расчета параметров колес гусеничного бульдозера

На следующем этапе необходимо определить исходные данные для колес всех типов гусеничного движителя.



Структурным элементов, включающим в себя некоторые типы колес является подвеска. В данной модели используется свечная подвеска как наиболее перспективная, получившая наиболее широкое распространение на гусеничных машинах мировых производителей.

Для определения параметров подвески используется соответствующий пункт меню программного приложения для расчета характеристик гусеничного бульдозера (рисунок 4.4).

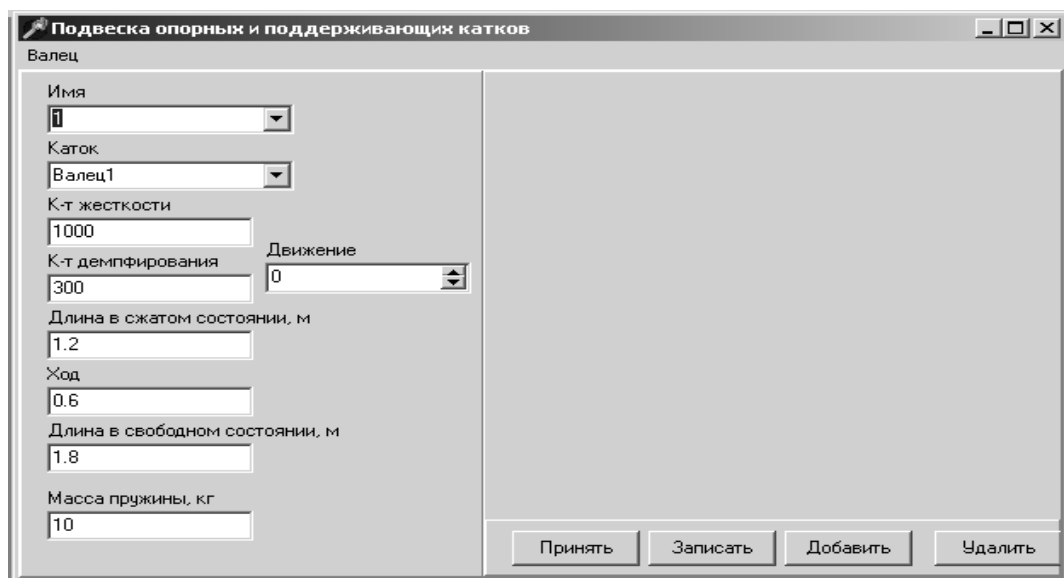


Рисунок 4.4 – Фрагмент программного приложения для расчета параметров подвесок колес гусеничного бульдозера

На следующем этапе необходимо определить параметры гусеничного движителя и исследовать его характеристики (рисунок 4.5).

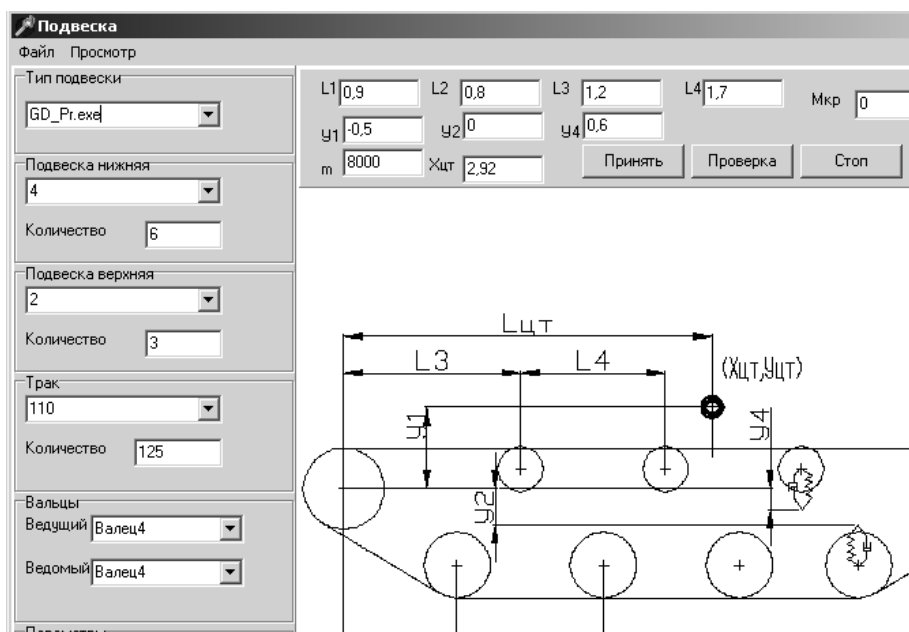


Рисунок 4.5 – Фрагмент программного приложения для расчета параметров подвесок колес гусеничного бульдозера



В качестве исходных данных необходимо принять результаты, полученные при выполнении лабораторной работы № 1.

Результатом определения параметров должна быть электронная модель гусеничного движителя, которая в процессе расчета способна поддерживать стабильность характеристик перемещения в вертикальной плоскости и угловых перемещений.

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Как определить параметры трака?
- 2 Как определить параметры колес?
- 3 Как определить параметры подвесок?
- 4 Как влияет коэффициент жесткости на частоту и амплитуду колебаний?
- 5 Как влияет масса на частоту и амплитуду колебаний?
- 6 Как влияет длина гусеничного движителя на величину давления на грунт?
- 7 Как влияет размещение центра тяжести на величину давления на грунт?
- 8 Как влияет расстояние между колесами на величину давления на грунт?
- 9 Как влияет длина траков на величину давления на грунт?
- 10 Какие условия необходимо учитывать при выборе длины траков?

## **5 Лабораторная работа № 5. Моделирование рабочего оборудования бульдозера**

**Цель работы:** приобрести навыки разработки электронных моделей расчета основных параметров рабочего оборудования с отвальным рабочим органом.

### ***Техническое обеспечение***

Персональная ЭВМ типа IBM.

### ***Программное обеспечение***

Операционная оболочка Windows XP.

Специализированные программные приложения, позволяющие производить математические расчеты с элементами выбора.

### ***Постановка задачи***

Сформировать электронную модель рабочего оборудования.

Сформировать электронную модель грунта.

Провести ряд вычислительных экспериментов и установить такие значения параметров грунта, при которых силы сопротивления копанью, рассчитанные по двум методам, будут отличаться не более, чем на 10 %.

Установить оптимальное сочетание параметров рабочего оборудования.



Заполнить соответствующий раздел отчетной ведомости по комплексу лабораторных работ.

### Содержание отчета

Электронная модель определения характеристик рабочего оборудования бульдозера.

Заполнить содержание полей таблиц Б.4 и Б.5.

На первом этапе необходимо определить основные параметры гидроцилиндра в соответствии с исходными данными, полученными в лабораторной работе № 1.

Используя параметры формы (рисунок 5.1) приложения для определения параметров рабочего оборудования, задавая значения исходных данных, необходимо сформировать имитационную модель гидроцилиндра на основании предварительных расчетов, проведенных в лабораторной работе № 1. Модель гидроцилиндра впоследствии будет использоваться в модели рабочего оборудования.

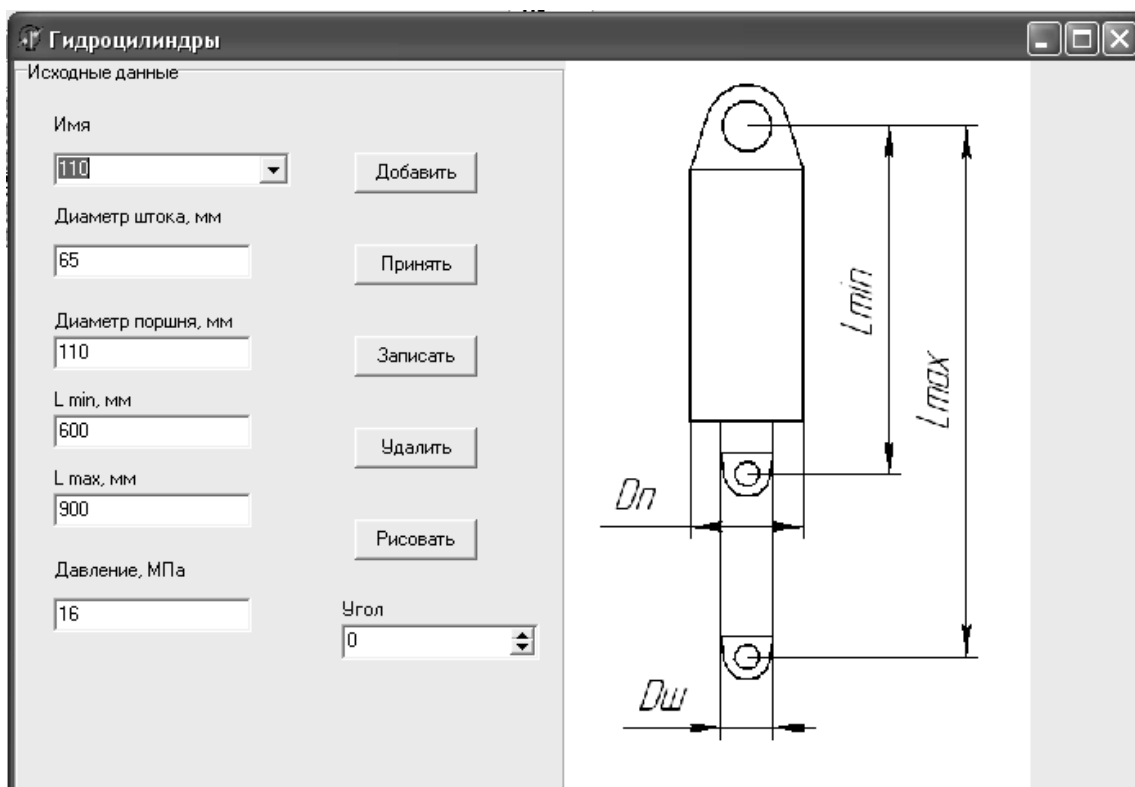


Рисунок 5.1 – Форма для задания исходных данных гидроцилиндра

Следующим структурным элементом являются толкающие брусья.

Используя параметры формы (рисунок 5.2) приложения для определения параметров толкающих брусьев, задавая значения исходных данных, необходимо сформировать имитационную модель рамы рабочего оборудования на основании предварительных расчетов, проведенных в лабораторной работе № 1. Модель рамы впоследствии будет использоваться в модели рабочего оборудования.

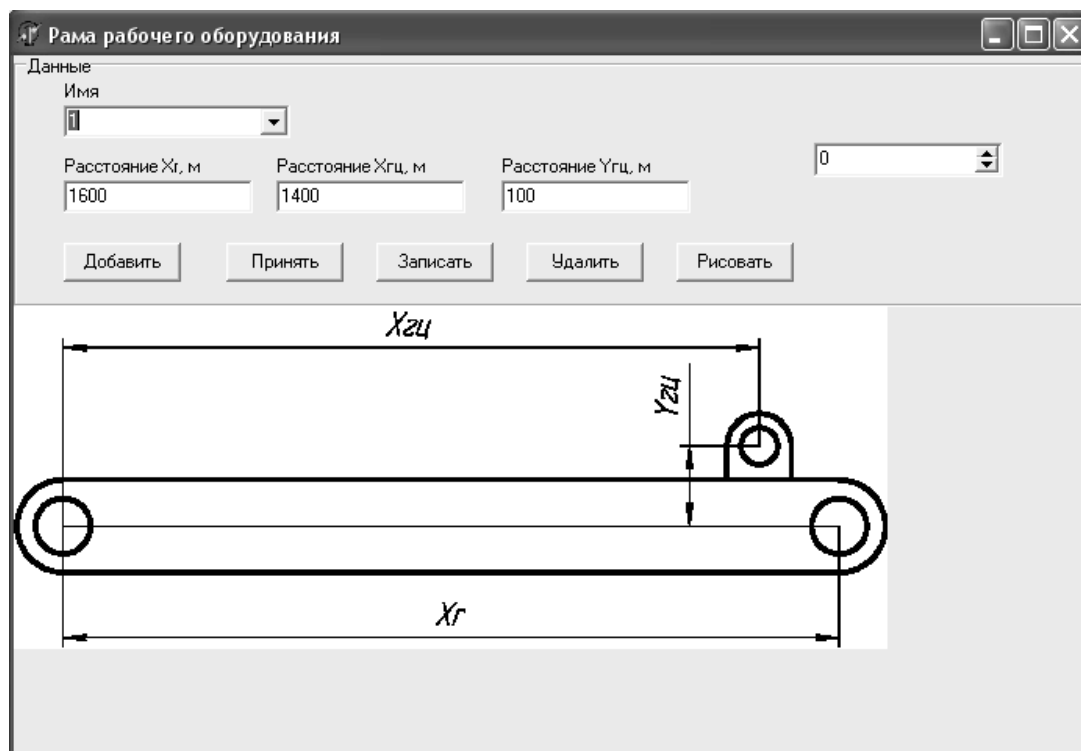


Рисунок 5.2 – Форма для задания исходных данных толкающих брусьев

Используя параметры формы (рисунок 5.3) приложения для задания параметров отвала, задавая значения исходных данных, необходимо сформировать имитационную модель отвала на основании предварительных расчетов, проведенных в лабораторной работе № 1.

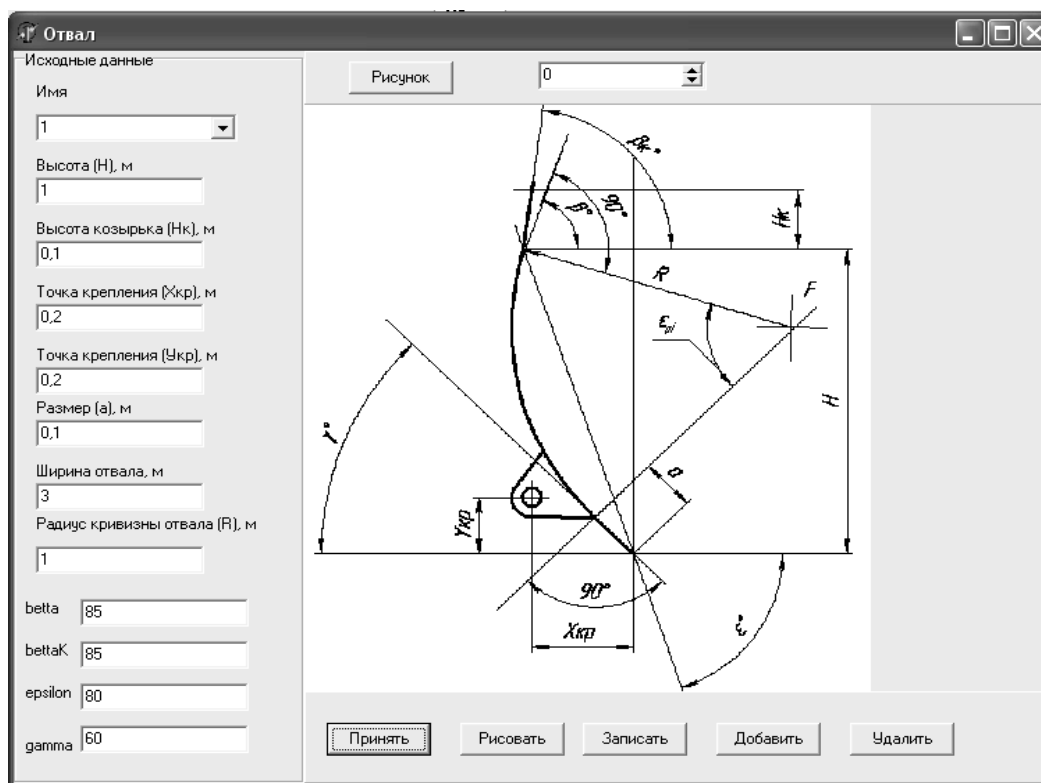


Рисунок 5.3 – Форма для задания исходных данных отвала

Используя параметры формы приложения «Ro\_Pr», задавая значения исходных данных, необходимо сформировать имитационную модель рабочего оборудования на основании предварительных расчетов, проведенных в лабораторной работе № 1. Модель рабочего оборудования впоследствии будет использоваться при расчете параметров копания грунта (рисунок 5.4).

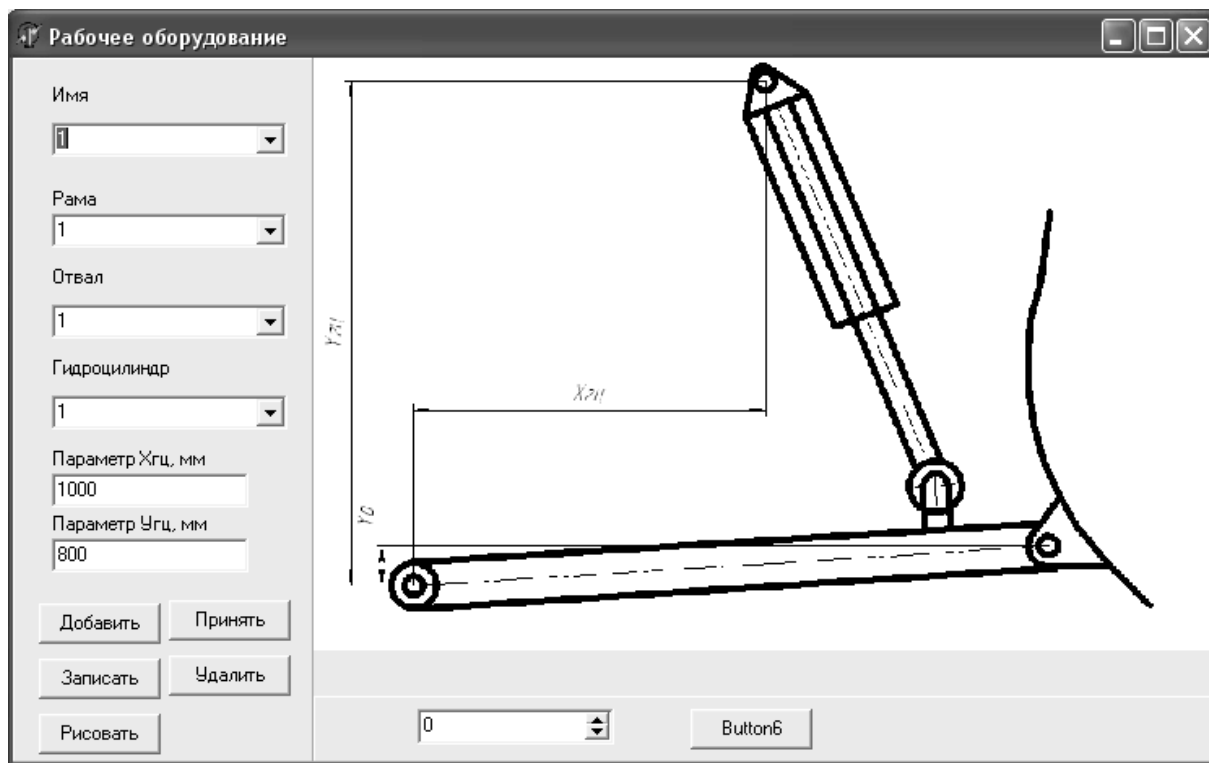


Рисунок 5.4 – Форма для формирования исходных данных рабочего оборудования

Используя параметры формы приложения работы с рабочим оборудованием и грунтом, задавая значения исходных данных, необходимо сформировать имитационную модель рабочего оборудования в комплекте с моделью грунта на основании предварительных расчетов.

Для принятых средних параметров отвала необходимо провести серию экспериментов. Изменяя параметры грунта, необходимо добиться совпадения сил сопротивления копания, полученных с помощью динамического метода и с помощью стандартной методики определения сил сопротивления копания (рисунок 5.5).

На основании результатов лабораторной работы № 1 необходимо сформировать план проведения вычислительного эксперимента, используя в качестве факторов варьирования угол установки отвала, длину прямолинейной части, радиус кривизны отвала.

С помощью программного приложения провести серию экспериментов, сформировать матрицу полученных результатов для всех вариантов экспериментов, на основании анализа результатов матрицы необходимо определить наилучшие параметры рабочего оборудования.

The screenshot shows a software window titled "Рабочее оборудование и грунт". It contains several input fields and buttons:

- Имя грунта:** 2кат2000
- Имя рабочего оборудования:** 1
- Высота крепления рабочего оборудования, мм:** 1300
- Высота грунта, мм:** 1000
- Максимальная высота призмы, мм:** 2000
- Кнопка:** Принять
- Гидроцилиндр:** Выдвинуть (0 мм)
- Кнопка:** Втянуть
- Кнопка:** Принять комплекс
- Текущая высота стружки, мм:** (empty)
- Текущая высота призмы, мм:** (empty)
- Сила сопр. копанию, кН:** (empty)
- Кнопка:** Принять
- Кoefficient разбиения потока на участки:** 1
- Panel5:** (empty)
- Скорость:** 650 м/с /10
- Кнопки:** Вперед, Стоп

Рисунок 5.5 – Форма для расчета сил сопротивления копанию

Модель рабочего оборудования необходимо использовать для определения сил сопротивления копанию отвальным рабочим органом. Форма приложения представлена на рисунке 5.6. Определить усилия сопротивления копанию в зависимости от толщины стружки. Сравнить полученные результаты с результатами лабораторной работы № 1.

This screenshot is identical to the one in Figure 5.5, showing the same software interface with the same input fields and controls.

Рисунок 5.6 – Форма для расчета сил сопротивления копанию отвальным рабочим органом

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Как определить суммарные силы сопротивления копанию?
- 2 Как определить силу сопротивления резанию?
- 3 Какие параметры влияют на величину силы сопротивления резанию?
- 4 Как изменяется сила сопротивления копанию с ростом призмы волочения?
- 5 Как влияет толщина стружки на величину сил сопротивления копанию?
- 6 Как влияет скорость движения рабочего оборудования на величину сил сопротивления копанию?
- 7 Как влияет радиус кривизны отвала на величину сил сопротивления копанию?
- 8 Как влияет длина прямолинейной части отвала на величину сил сопротивления копанию?
- 9 Как влияет интенсивность заглабления отвала на величину и направление сил сопротивления копанию?
- 10 Какие условия необходимо учитывать при выборе параметров отвала?

## **6 Лабораторная работа № 6. Моделирование гусеничного бульдозера**

**Цель работы:** приобрести навыки разработки электронных моделей расчета основных параметров рабочего оборудования с отвальным рабочим органом.

### ***Техническое обеспечение***

Персональная ЭВМ типа IBM.

### ***Программное обеспечение***

Операционная оболочка Windows XP.

Специализированные программные приложения, позволяющие производить математические расчеты с элементами выбора.

### ***Постановка задачи***

Ознакомиться с приложениями по выбору основных параметров бульдозера.

Разработать структуру данных для электронной модели бульдозера.

Определить численные значения исходных данных для электронной модели бульдозера.

Разработать электронную модель бульдозера, приняв за исходные данные результаты лабораторной работы № 1.

Определить перспективы модернизации гусеничного бульдозера на основании выбранных показателей качества.

Определить, каким образом выбранные параметры влияют на



принятые показатели качества.

Заполнить соответствующий раздел отчетной ведомости по комплексу лабораторных работ.

### Содержание отчета

Электронная модель определения основных параметров рабочего оборудования бульдозера.

Результаты расчетов основных параметров рабочего оборудования бульдозера.

#### 6.1 Общие сведения

Для разработки электронной модели гусеничного бульдозера необходимо использовать электронные модели двигателя, трансмиссии, рабочего оборудования и гусеничного движителя, полученные при выполнении лабораторных работ № 1–5.

Электронная модель бульдозера собирается из электронных моделей в программном приложении «KOMASER.exe».

Первым этапом проверки работоспособности полученной электронной модели является возможность «сборки» модели бульдозера с помощью готовых моделей механизмов и систем. Для сборки итоговой электронной модели используется форма гусеничного бульдозера (рисунок 6.1).

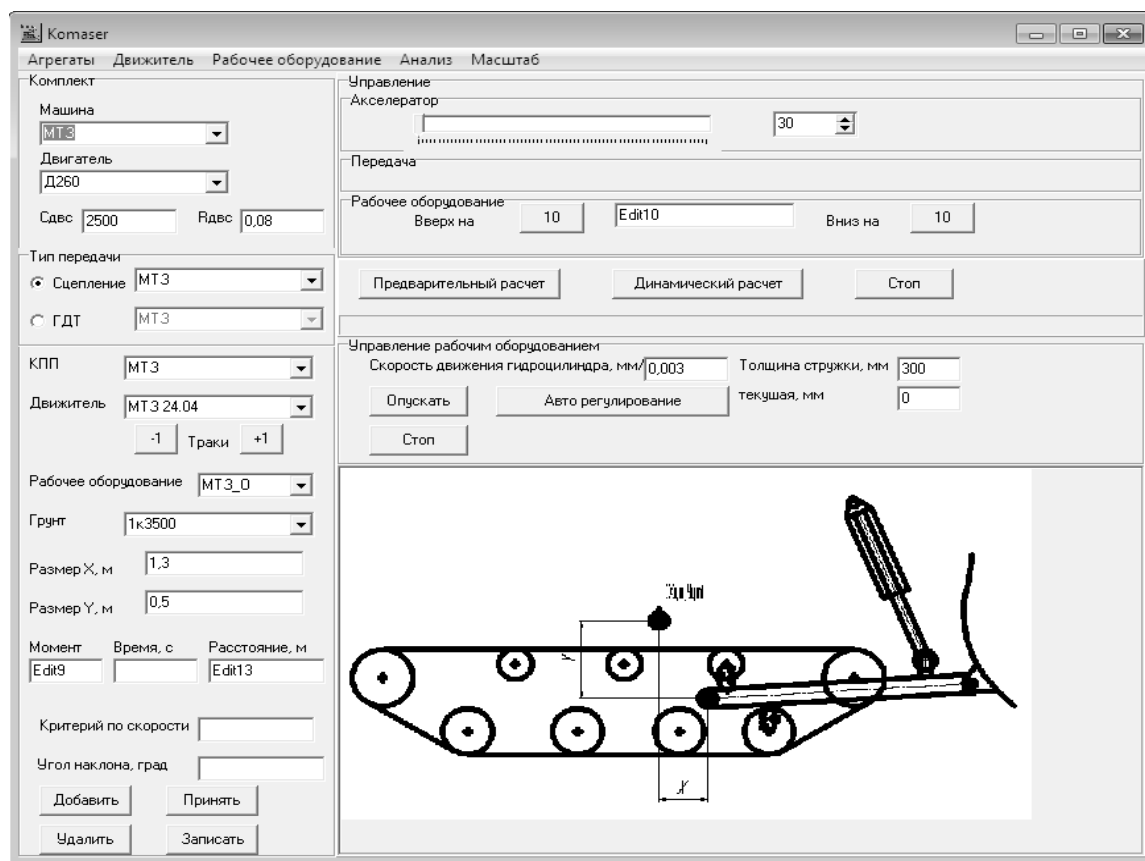


Рисунок 6.1 – Форма для сборки гусеничного бульдозера

Для добавления в базу данных новой машины необходимо использовать кнопку «Добавить», после её нажатия в поле ввода с меткой «Машина» появится надпись «Без имени», в это поле необходимо ввести имя новой машины.

В полях «Двигатель», «Сцепление», «ГДТ», «КПП», «Движитель», «Рабочее оборудование», «Грунт» необходимо выбрать из выпадающих списков имена элементов, электронные модели которых созданы на предыдущих лабораторных работах.

В поля «Сдвс», «Рдвс», «Размер X», «Размер Y» необходимо ввести значения коэффициентов жесткости и диссипативных сил, входного вала коробки передач, а также размеры, определяющие координаты крепления рабочего оборудования на раме бульдозера.

Проверка работоспособности электронной модели бульдозера определяется с помощью нажатия кнопки «Предварительный расчет».

### ***Контрольные вопросы***

- 1 Какие показатели качества установлены?
- 2 Какие факторы варьирования выбраны?
- 3 Как влияют выбранные факторы варьирования на выбранные показатели качества?
- 4 Каким образом установлено влияние выбранных факторов варьирования на определенные показатели качества?

### **Список литературы**

- 1 **Довгяло, В. А.** Дорожно-строительные машины. Ч. 1 : Машины для земляных работ / В. А. Довгяло, Д. И. Бочкарев. – Гомель : БелГУТ, 2010. – 250 с.
- 2 **Домбровский, Н. Г.** Строительные машины / Н. Г. Домбровский, М. И. Гальперин. – Москва : Высшая школа, 1985. – Ч. 2. – 312 с.
- 3 **Алексеева, Т. В.** Дорожные машины : учебник. Ч. 1 : Машины для земляных работ / Т. В. Алексеева, К. А. Артемьев, А. А. Бромберг. – Москва : Машиностроение, 1972. – 504 с.





## Приложение А (обязательное)

Таблица А.1 – Исходные данные по вариантам

| Вариант | Тяговый класс гусеничной машины (номинальное тяговое усилие), кН | Вариант | Тяговый класс гусеничной машины (номинальное тяговое усилие), кН |
|---------|--|---------|--|
| 1       | 60   | 11      | 160  |
| 2       | 70   | 12      | 170  |
| 3       | 80   | 13      | 180  |
| 4       | 90   | 14      | 190  |
| 5       | 100  | 15      | 200  |
| 6       | 110  | 16      | 210  |
| 7       | 120  | 17      | 220  |
| 8       | 130  | 18      | 230  |
| 9       | 140  | 19      | 250  |
| 10      | 150  | 20      | 260  |



## Приложение Б (обязательное)

### Отчетная ведомость по комплексу лабораторных работ

Таблица Б.1 – Параметры подвесок гусеничного движителя

| Наименование                              | Единица измерения | Значение |
|---|-------------------|----------|
| <b>Трак</b>                               |                   |          |
| Имя                                       | строка            |          |
| Длина                                     | м                 |          |
| Ширина                                    | м                 |          |
| Высота                                    | м                 |          |
| Масса                                     | кг                |          |
| Коэффициент продольной жесткости          | Н/м               |          |
| Коэффициент вертикальной жесткости        | Н/м               |          |
| Коэффициент жесткости шарнира             | Н/м               |          |
| Коэффициент продольного демпфирования     | Н·м/с             |          |
| Коэффициент поперечного демпфирования     | Н·м/с             |          |
| Коэффициент демпфирования шарнира         | Н·м/с             |          |
| <b>Колесо</b>                             |                   |          |
| Имя                                       | строка            |          |
| Диаметр                                   | м                 |          |
| Ширина                                    | м                 |          |
| Коэффициент радиальной жесткости          | Н/м               |          |
| Коэффициент тангенциальной жесткости      | Н·м/рад           |          |
| Коэффициент радиального демпфирования     | Н·м/с             |          |
| Коэффициент тангенциального демпфирования | Н·м/(рад·с)       |          |
| Масса                                     | кг                |          |
| <b>Подвеска (рисунок Б.1)</b>             |                   |          |
| Имя                                       | строка            |          |
| Имя колеса                                | строка            |          |
| Коэффициент жесткости пружины             | Н/м               |          |
| Коэффициент демпфирования                 | Н·м/с             |          |
| Длина в сжатом состоянии                  | м                 |          |
| Ход                                       | м                 |          |
| Длина в свободном состоянии               | м                 |          |
| Масса пружины                             | кг                |          |



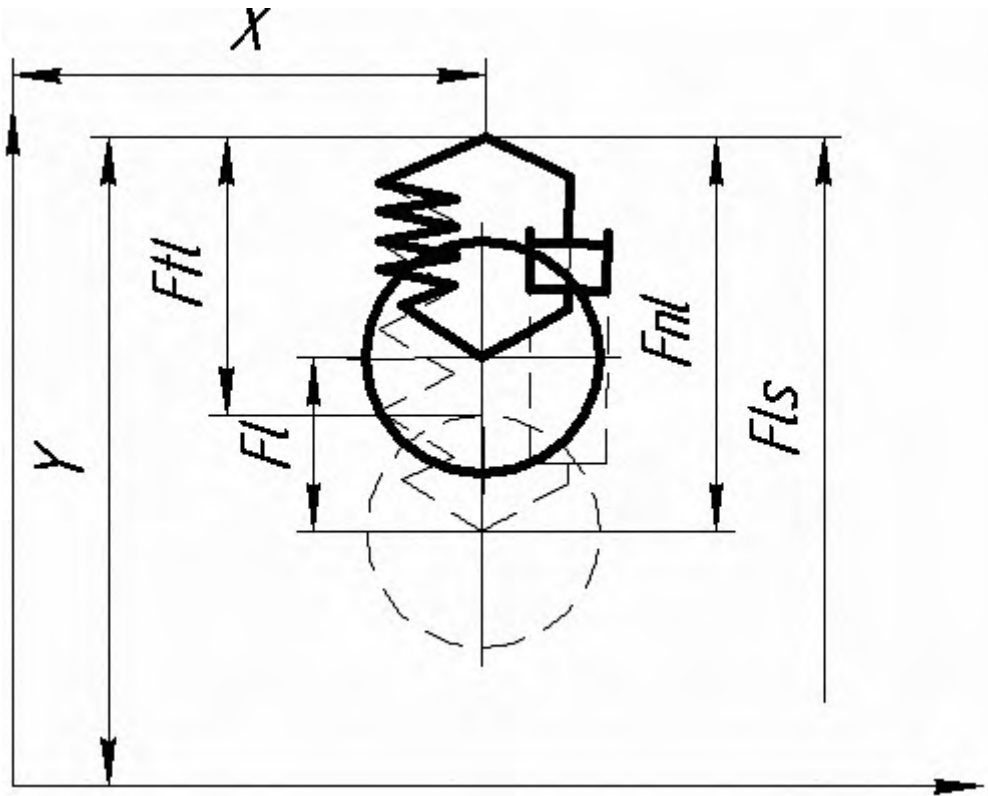


Рисунок Б.1 – Схема для определения параметров подвески

Таблица Б.2 – Параметры гусеничного движителя (рисунок Б.2)

| Наименование | Единица измерения | Значение |
|--------------|-------------------|----------|
| $L1$         | м                 |          |
| $L2$         | м                 |          |
| $L3$         | м                 |          |
| $L4$         | м                 |          |
| $L_{\Sigma}$ | м                 |          |
| $Y1$         | м                 |          |
| $Y2$         | м                 |          |
| $Y4$         | м                 |          |

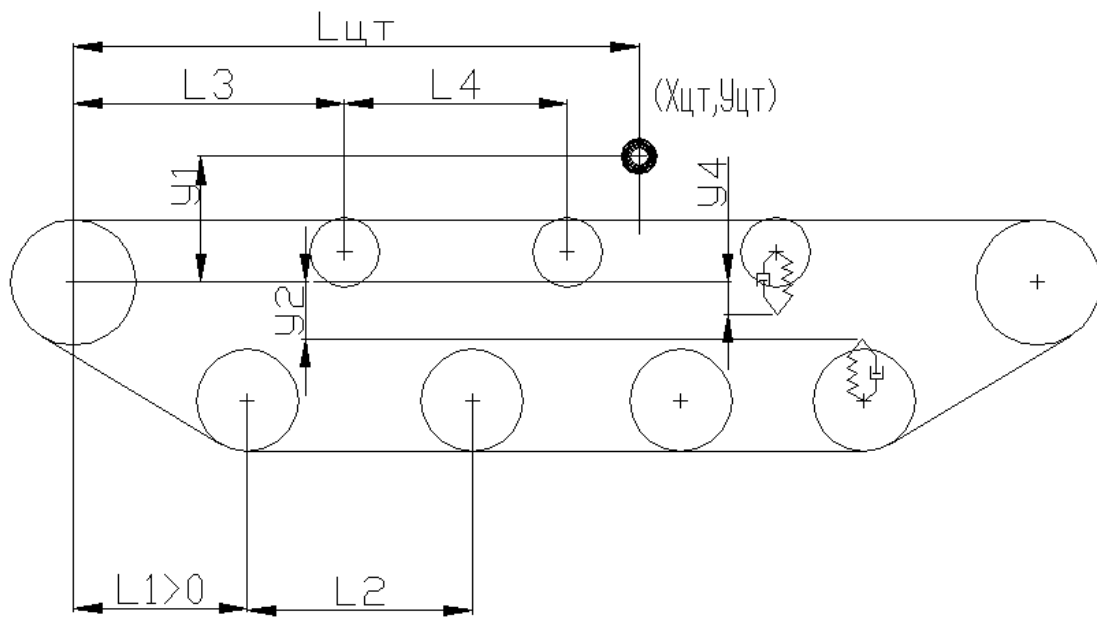


Рисунок Б.2 – Геометрические параметры гусеничного движителя

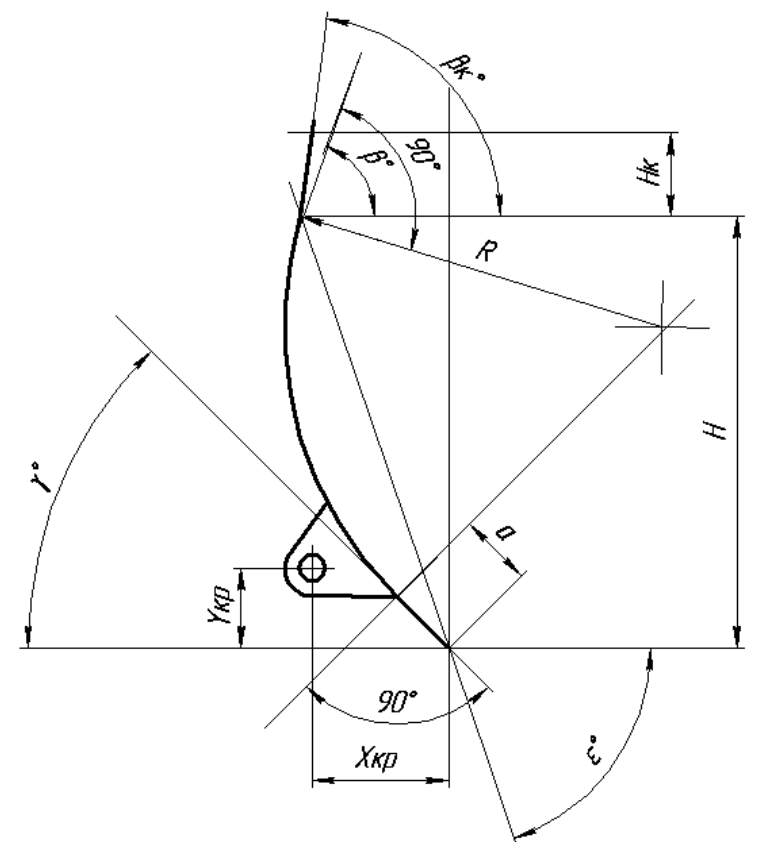


Рисунок Б.3 – Параметры отвала

Таблица Б.3 – Параметры рабочего оборудования

| Наименование                         | Единица измерения | Значение |
|--------------------------------------|-------------------|----------|
| Имя                                  | строка            |          |
| Высота отвала $H$                    | м                 |          |
| Высота козырька $H_k$                | м                 |          |
| Точка крепления $X_{кр}$             | м                 |          |
| Точка крепления $U_{кр}$             | м                 |          |
| Длина прямолинейной части отвала $a$ | м                 |          |
| Ширина отвала $B$                    | м                 |          |
| Радиус кривизны отвала               | м                 |          |
| $\beta$                              | град              |          |
| $\beta_k$                            | град              |          |
| $\varepsilon$                        | град              |          |
| $\gamma$                             | град              |          |
| <b>Гидроцилиндр</b>                  |                   |          |
| Имя                                  | строка            |          |
| Диаметр штока                        | мм                |          |
| Диаметр поршня                       | мм                |          |
| Минимальная длина                    | мм                |          |
| Максимальная длина                   | мм                |          |
| Давление                             | МПа               |          |

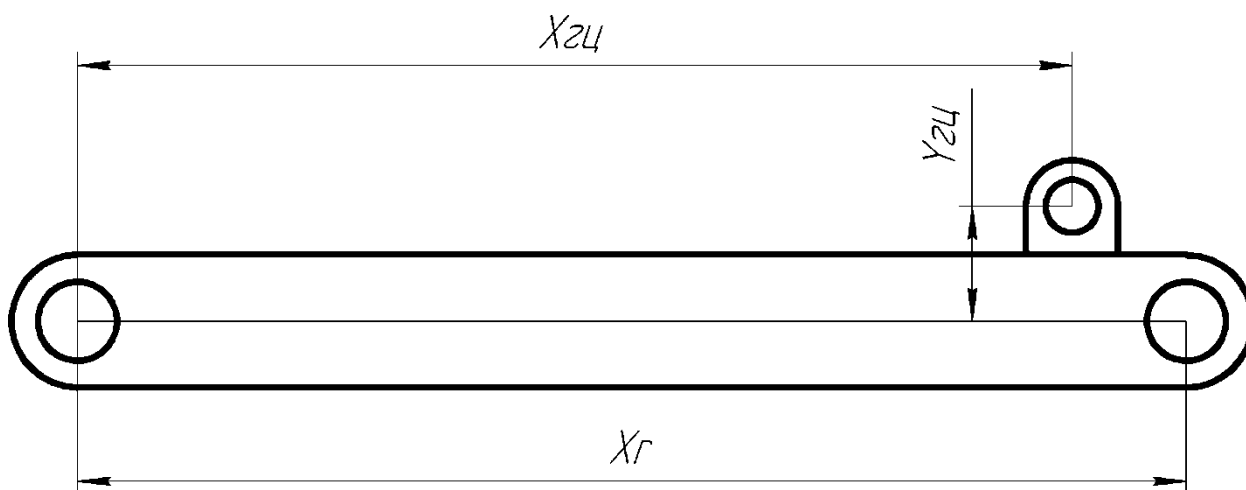


Рисунок Б.4 – Параметры толкающих брусьев

Таблица Б.4 – Параметры толкающих брусьев (рисунок Б.4)

| Наименование | Единица измерения | Значение |
|--------------|-------------------|----------|
| $X_{г}$      | мм                |          |
| $X_{гц}$     | мм                |          |
| $У_{гц}$     | мм                |          |

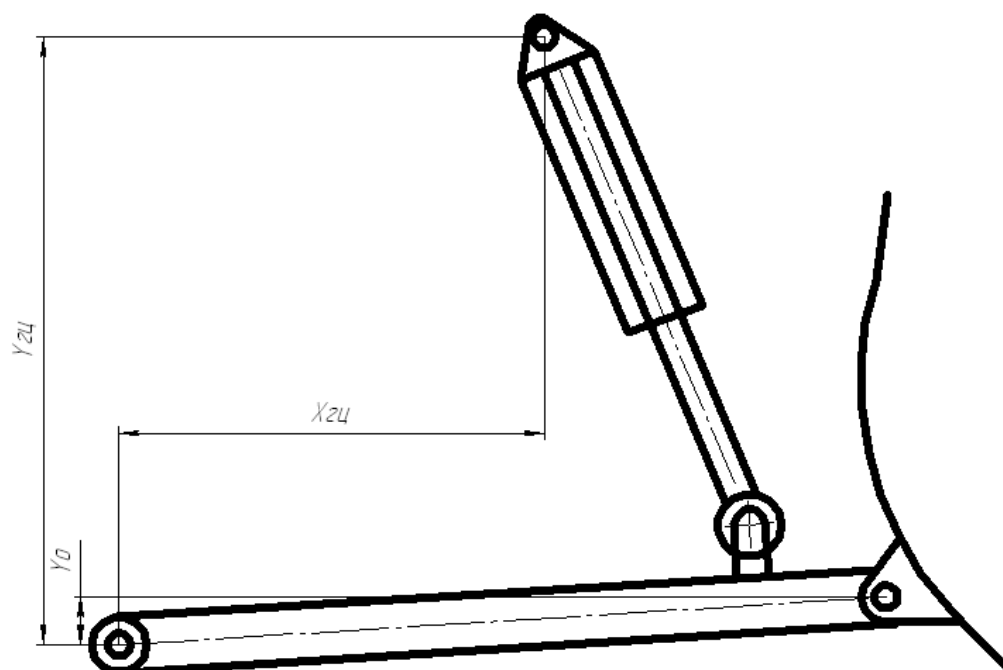


Рисунок Б.5 – Параметры рабочего оборудования

Таблица Б.5 – Параметры рабочего оборудования (рисунок Б.5)

| Наименование | Единица измерения | Значение |
|--------------|-------------------|----------|
| $X_{гц}$     | мм                |          |
| $У_{гц}$     | мм                |          |

Таблица Б.6 – Параметры грунта

| Наименование  | Единица измерения | Значение |
|---|-------------------|----------|
| Имя   | строка            |          |
| Угол внутреннего трения                                 | град              |          |
| Угол трения грунта по металлу                           | град              |          |
| Угол наклона призмы волочения к горизонту               | град              |          |
| Удельное сцепление грунта ненарушенной структуры        | кПа               |          |
| Удельное сцепление грунта в призме волочения            | кПа               |          |
| Плотность грунта на рабочем органе и в призме волочения | т/м <sup>3</sup>  |          |
| Начальное значение угла сдвига                          | град              |          |
| Первоначальный шаг изменений угла сдвига                | град              |          |
| Точность определения угла сдвига                        | град              |          |
| Коэффициент жесткости                                   | кПа/м             |          |