

Матеріали міжнародної науково-практичної конференції «Молодь і технічний прогрес в АПВ». 2024 ущільнюються.

Автопоїзди, призначені для експлуатації у важких дорожніх умовах, при відношенні ваги тягача до ваги автопоїзда менше 0,6 повинні оснащуватися активним приводом на осі причеп. Для забезпечення руху автопоїзда дорогами з твердим покриттям відношення ваги тягача до ваги автопоїзда не повинно бути менше 0,25.

### Список використаних джерел

1. Сахно В.П., Поляков В.М., Шарай С.М., Босенко В.М. Прикладна теорія руху автопоїзда: навчальний посібник. К: НТУ, 2016. 231 с.

УДК 629.113

## КЛАСИФІКАЦІЯ ТЯГОВО-ЗЧІПНИХ ПРИСТРОЇВ ТА ОБҐРУНТУВАННЯ ОПТИМАЛЬНОЇ КОНСТРУКЦІЇ ТЗП

Шевченко І.О. к.т.н., доцент; Ляшенко М.І. магістр

Державний біотехнологічний університет

У сучасному машинобудуванні тягово-зчіпні пристрої дозволяють провести агрегування додатковими тяговими або транспортними засобами, які не обладнані двигуном, сформувати транспортні агрегати високої вантажопідйомності та забезпечити велику продуктивність автомобілів, тракторів чи самохідних машин.

Пропонується тягово-зчіпні пристрої класифікувати за чотирма основними категоріями: за експлуатаційним призначенням, регулювання параметрів агрегату, застосування, тип розміщення та види виконуваних операцій.

Орієнтовно розширену класифікацію ТЗП можна у вигляді схеми, запропонованої рис. 1.

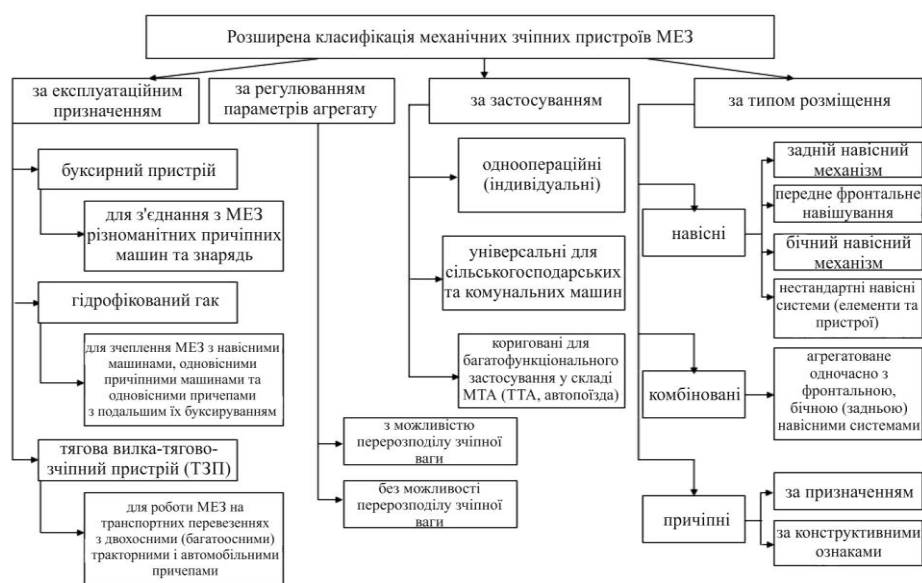


Рис. 1 – Розширена класифікація механічних зчіпних пристроїв мобільних енергетичних засобів

Таким чином, згідно з запропонованою класифікацією, пристрій ТЗП повинен мати наступні ознаки: за експлуатаційним призначенням – вид «тягова вилка-тягово-зчіпний пристрій»; з регулювання параметрів агрегату – з можливістю перерозподілу зчіпної ваги, по застосуванню – кориговані, для багатофункціонального застосування зі складу ТТА (МТА), за типом розміщення та видами виконуваних операцій – навісні (нестандартні навісні системи (елементи та пристрої)).

З огляду на необхідний ефект стабілізації коливань ланок ТТА у русі проаналізовано відомі способи, рис. 2.

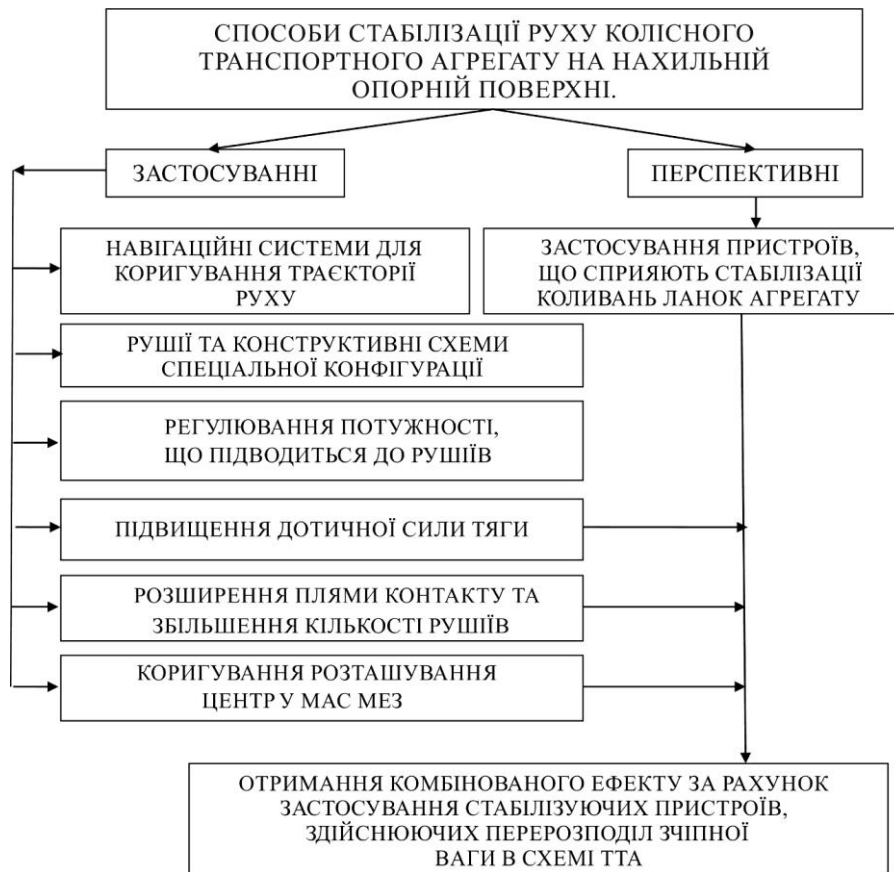


Рис. 2 – Способи стабілізації ланок ТТА

Таким чином, на основі аналізу відомих та прогнозованих конструктивних схем до подальшого дослідження може бути прийнято буксирно-розподільний пристрій, як найбільш відповідний наведеній класифікації, що володіє можливістю коригування зчіпної ваги, стабілізації горизонтальних коливань у ланці «трактор-причіп», що сприяє покращенню поздовжньої та траєкторної стійкості ТТА.

### Список використаних джерел

1. Подригало М.А., Шелудченко В.В. (2015) Нове в теорії експлуатаційних властивостей автомобілів та тракторів: Навч. посібн. Суми.: Сумський національний аграрний університет. 213 с.