

Демпфирование:
пружины
и
амортизаторы.
Legends
600

Никита Котровский

Никита Котровский

**Демпфирование: пружины
и амортизаторы. Legends 600**

«Автор»

2026

Котровский Н.

Демпфирование: пружины и амортизаторы. Legends 600 /
Н. Котровский — «Автор», 2026

Подвеска. Казалось бы, что может быть однозначнее? Тем не менее, связь поддресоренных и неподдресоренных масс, категорически влияющая на управляемость автомобиля, - крайне сложная и взаимозависимая структура. Пружины и амортизаторы. Скорость и, шире, философия движения. Об этом данная книга; естественно, в проекции на серию Legends 600, где нет стабилизаторов поперечной устойчивости, что лишь усложняет быстрое пилотирование...

Никита Котровский
Демпфирование: пружины
и амортизаторы. Legends 600

Глава 1. Подвеска

Начальная геометрия подвески

В рамках данной области изучения, чем больше возможных вариаций, тем более загадочной может стать эта область. Поскольку возможности вариаций, заложенные в геометрии подвески гоночного автомобиля, практически бесконечны, из этого следует, что возникающие в результате загадочность и путаница также должны приближаться к бесконечности – и так оно и есть. Кэрролл Смит был вовсе не уверен, что нам удастся в какой-либо степени уменьшить путаницу, но мы хотя бы попытаемся!

Геометрия любой системы подвески колеса определяет линейные и угловые траектории, по которым будут двигаться колесо и шина при переходе из своего статического состояния, – либо из-за воздействия неровностей дороги на неподдрессоренную массу, либо из-за перемещения поддрессоренной массы в ответ на трансформацию веса, вызванную ускорениями в различных плоскостях. Форма этих траекторий движения колес будет зависеть от относительной длины и наклона частей подвески, в то время как величина деформаций будет зависеть от абсолютной длины частей, задействованных масс, величины трансформации веса, а также от настроек и расположения пружин подвески и стабилизаторов поперечной устойчивости. В этой главе мы рассмотрим как форму, так и амплитуду траекторий движения колес, но только с геометрической точки зрения. Пружины и стабилизаторы поперечной устойчивости мы оставим для отдельной главы.

Проектирование геометрии подвески состоит в том, чтобы сначала выбрать тип используемой подвески, а затем выбрать расположение точек поворота, абсолютную и относительную длины частей и углов наклона, а также размеры колесной базы и колеи, что приведет к наиболее приемлемому сочетанию расположения центров крена и траекторий движения колес в соответствии с условиями эксплуатации. Это также включает в себя абсолютную уверенность в том, что все задействованные компоненты и точки их крепления обладают достаточной жесткостью и прочностью, чтобы свести к минимуму возможные дефекты и избежать катастрофы.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.