

Корисна модель належить до систем вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів, яка заснована на вимірюванні значень параметрів віброприскорення, що генерується при взаємодії вузлів (елементів) керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісних транспортних засобів. Область застосування - контроль технічного стану (виявлення несправностей, визначення місць розрегулювання) вузлів керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісних транспортних засобів.

Відома система діагностування "Дельфін-1М" виробництва ЗАТ "Циклон" (Україна) [Режим доступу: <https://ir.stu.cn.ua/server/api/core/bitstreams/dfdb33al-c524-47e7-8d74-3314817411e8/content>], що вибрана за аналог, являє собою ізольований вимірювально-інформаційний комплекс, призначений для експертної підтримки персоналу станцій технічного обслуговування при діагностуванні механічних конструкцій транспортних засобів, функціональних систем уприскування палива і запалювання двигунів внутрішнього згорання, а також давачів і виконавчих механізмів автоматизованих систем, до складу якої входить комплект віброакустичних давачів, вимірювачі тиску і акустичної емісії, електричних адаптерів, а також експертна комп'ютерна програма.

Недоліком даної системи є те, що принцип її роботи базується на виявленні несправностей шляхом порівняння результатів спостережень з прецедентними даними, представленими безпосередніми показаннями давачів або результатами їх математичної обробки, що збільшує час на процес визначення технічного стану об'єкта діагностування. Ще одним недоліком даної системи є неможливість її використання як бортової системи діагностування.

Відома система діагностування "Spider-8" виробництва фірми "Hottinger Baldwin Messtechnik" (Німеччина) [Режим доступу: <http://www.ae.metu.edu.tr/seminar/strain-gage/Day2/spider8.pdf>], що також вибрана за аналог, являє собою ізольований вимірювально-інформаційний комплекс, призначений для експертної підтримки персоналу станцій технічного обслуговування при діагностуванні механічних конструкцій транспортних засобів, функціональних систем уприскування палива і запалювання двигунів внутрішнього згорання, а також давачів і виконавчих механізмів автоматизованих систем, до складу якої входить комплект віброакустичних давачів, вимірювачі тиску, температури і акустичної емісії, електричних адаптерів, а також експертна комп'ютерна програма.

Недоліком даної системи є складність конструкції. Ще одним недоліком даної системи є неможливість її використання у якості бортової системи діагностування.

Відома система діагностування керованих мостів колісних сільськогосподарських тракторів (транспортних засобів), яка містить два акселерометри, розташованих зліва і справа на корпусі керованого моста колісного транспортного засобу за допомогою магнітних вставок, мультиплексор, в подальшому перший мультиплексор, з'єднаний з акселерометрами, аналого-цифровий перетворювач, з'єднаний з першим мультиплексором і обчислювальним пристроєм, вхід якого з'єднано з монітором і друкуєчим пристроєм [Патент № 108395, Україна: м. кл. G01M, G06F 15/00, G06F 5/16, G01M 17/00, опубл. 11.07.2016, бюл. № 13].

Недоліком даної системи діагностування є обмежені функціональні можливості, так як відсутня можливість оперативно визначати місця можливих несправностей керованого моста транспортного засобу, що знижує вірогідність процесу діагностування. Також недоліком даної системи діагностування є те, що контроль параметрів вібрації керованого моста транспортного засобу здійснюється в вертикальній площині, внаслідок чого збільшується час на процес постановки діагнозу. Ще одним недоліком даної системи діагностування керованих мостів транспортних засобів є її пристосованість для контролю технічного стану вузлів керованих мостів колісних сільськогосподарських тракторів, що обмежує її застосування для контролю технічного стану вузлів ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів.

За найближчий аналог вибрана система вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів, яка складається з першого мультиплексора, що з'єднаний з двома акселерометрами, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу керованого моста колісного транспортного засобу у вертикальній площині, другого, третього і четвертого мультиплексорів, що з'єднані з трьома парами акселерометрів, відповідно, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусів трьох проміжних мостів колісного транспортного засобу у вертикальній площині, п'ятого мультиплексора, що з'єднаний з двома акселерометрами, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу заднього моста колісного транспортного засобу у вертикальній площині, аналого-цифрового перетворювача, що з'єднаний з п'ятьма мультиплексорами та обчислювальним пристроєм, вхід якого з'єднано з монітором і друкуєчим пристроєм [Патент № 150627, Україна: м. кл. G06F 15/00, G06F 5/16, G01M 17/06, опубл. 09.03.2022, бюл. № 10].

Система вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів виконана з можливістю вимірювання віброприскорення вузлів керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісних транспортних засобів у вертикальній площині комбінацією п'яти комплектів акселерометрів, які встановлюються на корпусах керованого, трьох проміжних і заднього мостів транспортного засобу з лівої та правої сторін, відповідно.

Недоліком даної системи вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних

засобів є те, що контроль параметрів вібрації керованого, трьох проміжних та заднього мостів транспортного засобу здійснюється у вертикальній площині, внаслідок чого збільшується час на процес постановки діагнозу.

В основу корисної моделі поставлено задачу створення системи вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів, яка за рахунок введення нових елементів та їх розташування забезпечує контроль технічного стану вузлів керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісних транспортних засобів під час експлуатації за параметрами вібрації в найбільш інформативному діапазоні, що сприяє розширенню функціональних можливостей.

Поставлена задача вирішується тим, що у систему вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів, що складається з першого мультиплексора, з'єданого з двома акселерометрами, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу керованого моста колісного транспортного засобу у вертикальній площині, другого, третього і четвертого мультиплексорів, з'єднаних з трьома парами акселерометрів, відповідно, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусів трьох проміжних мостів колісного транспортного засобу у вертикальній площині, п'ятого мультиплексора, з'єданого з двома акселерометрами, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу заднього моста колісного транспортного засобу у вертикальній площині, аналого-цифрового перетворювача, що з'єднаний з п'ятьма мультиплексорами та обчислювальним пристроєм, вхід якого з'єднано з монітором і друкуючим пристроєм, згідно з корисною моделлю, введено по одному акселерометру з кожної сторони керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісного транспортного засобу для фіксації параметрів віброприскорення корпусів мостів колісного транспортного засобу у горизонтальній площині, причому акселерометри розташовані на корпусах мостів колісного транспортного засобу і з'єднані з мультиплексорами.

На кресленні зображена схема системи вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів.

Система вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів складається з першого мультиплексора 11, що з'єднаний з акселерометрами 1₁, 1₂, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу керованого моста колісного транспортного засобу у вертикальній площині, та акселерометрами 6₁, 6₂, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу керованого моста колісного транспортного засобу у горизонтальній площині, другого 12, третього 13 і четвертого 14 мультиплексорів, що з'єднані з акселерометрами 2₁, 2₂, 3₁, 3₂; і 4₁, 4₂, відповідно, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусів трьох проміжних мостів колісного транспортного засобу у вертикальній площині, та акселерометрами 7₁, 7₂; 8₁, 8₂; і 9₁, 9₂, відповідно, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусів трьох проміжних мостів колісного транспортного засобу у горизонтальній площині, п'ятого мультиплексора 15, що з'єднаний з акселерометрами 5₁, 5₂, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу заднього моста колісного транспортного засобу у вертикальній площині, та акселерометрами 10₁, 10₂, які слугують для фіксації параметрів віброприскорення корпусу заднього моста колісного транспортного засобу у горизонтальній площині, аналого-цифрового перетворювача 16, що з'єднаний з мультиплексорами 11, 12, 13, 14 і 15 та обчислювальним пристроєм 17, вхід якого з'єднано з монітором 18 і друкуючим пристроєм 19.

Система вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів виконана з можливістю вимірювання віброприскорення вузлів керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісних транспортних засобів у вертикальній та горизонтальній площинах комбінацією п'яти комплектів акселерометрів 1₁, 1₂, 6₁, 6₂; 2₁, 2₂, 7₁, 7₂; 3₁, 3₂, 8₁, 8₂; 4₁, 4₂, 9₁, 9₂; і 5₁, 5₂, 10₁, 10₂, які встановлюються на корпусах керованого, трьох проміжних і заднього мостів транспортного засобу з лівої та правої сторін, відповідно.

Система вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів функціонує наступним чином. Акселерометри 1₁, 1₂, 6₁, 6₂ встановлюються на корпусі керованого моста колісного транспортного засобу, акселерометри 2₁, 2₂, 7₁, 7₂; 3₁, 3₂, 8₁, 8₂; і 4₁, 4₂, 9₁, 9₂, встановлюються на корпусах трьох проміжних мостів колісного транспортного засобу, акселерометри 5₁, 5₂, 10₁, 10₂ встановлюються на корпусі заднього моста колісного транспортного засобу. Сигнали від акселерометрів 1₁, 1₂, 6₁, 6₂; 2₁, 2₂, 7₁, 7₂; 3₁, 3₂, 8₁, 8₂; 4₁, 4₂, 9₁, 9₂; і 5₁, 5₂, 10₁, 10₂ надходять до аналого-цифрового перетворювача 16 через перший 11, другий 12, третій 13, четвертий 14 і п'ятий 15 мультиплексори, відповідно. В аналого-цифровому перетворювачі 16 відбувається перетворення аналогового сигналу в цифровий. Далі цифровий сигнал надходить до обчислювального пристрою 17, де відбувається його обробка. За допомогою монітора 18 і друкуючого пристрою 19 відображається інформація про технічний стан ходової частини колісного транспортного засобу.

Система вібродіагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів забезпечує:

- можливість діагностування ходової частини п'ятивісних колісних транспортних засобів (автомобілів типу КамАЗ-65805, MAN TGS 50.500 10×8 WSA (Euro 6), Scania R 500 CB 10X4x6 EHZ та інших) під час експлуатації;

- оперативне визначення місця можливих несправностей ходової частини п'ятивісного транспортного засобу (автомобілів типу КамАЗ-65805, MAN TGS 50.500 10 × 8 WSA (Euro 6), Scania R 500 CB10X4x6 EH2 та інших), за рахунок контролю параметрів вібрації вузлів керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісного транспортного засобу у вертикальній та горизонтальній площинах;

- зменшення часу на процес постановки діагнозу, за рахунок контролю параметрів вібрації вузлів керованого, трьох проміжних і заднього мостів колісного транспортного засобу у вертикальній та горизонтальній площинах;

- пристосованість для контролю технічного стану ходової частини колісних транспортних засобів типу КамАЗ-65805, MAN TGS 50.500 10X8 WSA (Euro 6), Scania R 500 CB 10X4x6 EH2 та інших;

- можливість застосування її у якості бортової системи діагностування; 7

- компенсацію впливу дестабілізуючих факторів на результати вимірювання.

