

МИНИСТЕРСТВО СТРОИТЕЛЬСТВА ПРЕДПРИЯТИЙ
НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ВСЕСОЮЗНЫЙ НАУЧНО-ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ
ВНИИСТ

руководство

ПО ОЦЕНКЕ ДИНАМИЧЕСКИХ
ПАРАМЕТРОВ
ТРУБОТРАНСПОРТНЫХ АВТОПОЕЗДОВ

Р 311-78

Москва 1978

УДК 656.56(083.96)

"Руководство по оценке динамических параметров труботранспортных автопоездов", разработанное во ВНИИСТе лабораторией механизации и автоматизации строительства трубопроводов (д-р техн. наук А.И.Гальпериным, инж. Е.И.Семиним, кандидатами техн. наук Ю.А.Дудоладовым и В.Ф.Николенко, инженерами Л.П.Шейном, И.Н.Костиковой), освещает вопросы взаимодействия звеньев подвижного состава и длинномерных труб в процессе их транспортировки от железнодорожных станций и причалов до участков строительства магистральных трубопроводов.

Руководство содержит методику по оценке динамических характеристик используемых и вновь создаваемых труботранспортных автопоездов (платформов и трубовозов); особое внимание в нем удалено выбору оптимальных режимов транспортировки длинномерных труб и секций специализированными автотранспортными средствами.

© Всесоюзный научно-исследовательский институт по строительству магистральных трубопроводов (ВНИИСТ), 1978

ВНИИСТ	Руководство по оценке динамических параметров труботранспортных автопоездов	P ЗИИ-78
		Разработано шервые

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

I.1. Перевозку труб (секций) в основном осуществляют вне дорог общего пользования.

I.2. Специфические особенности груза, а также дорожные и климатические условия определяют дополнительные требования к конструкции подвижного состава для перевозки длинномерных труб. Эти требования сводятся к тому, что автопоезда должны:

быть надежны в эксплуатации;

иметь повышенные динамические качества, маневренность и проходимость;

иметь надежные увязочные средства для закрепления груза на автопоезде.

I.3. Для удобства пользования настоящим Руководством ниже приведены объяснения основных условных обозначений, использованных в формулах и рисунках.

Основные условные обозначения

A_1 ; A_2 и A_3 - коэффициенты пропорциональности;

A_4 ; A_5 ; A_6 и A_7 - коэффициенты, определяемые величиной угла наклона опорной поверхности боковой стойки коника плетевоза к горизонтальной плоскости;

a - расстояние от центра подрессоренных масс автомобиля до его передней оси;

a^* - расстояние от центра масс ведомого звена до коника автомобиля;

a'_3 и a''_3 - постоянные коэффициенты;

Внесено лабораторией механизации и автоматизации строительства

Утверждено ВНИИСТом
17 октября 1977 г.

Срок введения
1 января 1979 г.

a_{11} ; a_{12} ; a_{21} и a_{22} - коэффициенты, зависящие от величины круговых и гиперболических функций;

b_p - расстояние между осями колес прицепа-рессоры;

b_H - средняя квадратичная высота неровности дороги;

b - расстояние от центра подрессоренных масс автомобиля до его заднего моста;

b^* - расстояние от центра масс ведомого звена автопоезда до условной опоры прицепа-рессоры;

b_K - ширина опорной части колеса автопоезда;

c - коэффициент, зависящий от величины сухого трения в зоне контакта груза и колеса автомобиля;

c_K - жесткость переднего стопорного каната труботранспортного автопоезда;

c'_K - жесткость тягового каната плетевоза;

c_{p_1} - жесткость подвески переднего моста автомобиля;

c_{p_2} - жесткость подвески заднего моста автомобиля;

c_{p_3} - жесткость подвески прицепа-рессоры;

c_{m_1} - жесткость шин переднего моста автомобиля;

c_{m_2} - жесткость шин заднего моста автомобиля;

c_{m_3} - жесткость шин прицепа-рессоры;

d - расстояние от вертикальной оси труботранспортного автопоезда до вертикальной оси его колес;

d_2 - расстояние от центра масс ведомого звена автопоезда до условной опоры прицепа-рессоры;

d_{p_3} - расстояние от вертикальной оси плетевоза до рессор подвески прицепа-рессоры;

E - модуль упругости стали;

E_K - модуль упругости переднего стопорного каната труботранспортного автопоезда;

E_{K_T} - модуль упругости тягового каната плетевоза;

e - основание натурального логарифма;

F_{in_x} - продольная составляющая силы инерции ведомого звена автопоезда;

F_{in_y} - поперечная составляющая силы инерции ведомого звена автопоезда;

F_K - площадь поперечного сечения переднего стопорного каната автопоезда;

F_{K_T} - площадь поперечного сечения тягового каната плетевоза;

F_{tr} - сила трения между опорой автомобиля и грузом;

f_0 - величина начального прогиба трубы (секции) над левой опорой;

f'_0 - угол поворота левого конца трубы (секции);

f_t - частота собственных вертикальных колебаний транспортного автопоезда и груза;

f_K - коэффициент сопротивления качению или автопоезда;

f_{tr} - коэффициент трения трубы по опоре автомобиля;

θ_K - динамическая сила, действующая от трубы (секции) на опору автомобиля;

g - ускорение свободного падения;

H - расстояние от оси крена подрессоренных масс ведомого звена автопоезда до геометрической оси груза;

h - расстояние от днища прицепа-роспуска до поверхности дороги;

$h_{цт}$ - высота центра масс ведомого звена транспортного автопоезда;

h_4 - расстояние от оси крена подрессоренных масс ведомого звена автопоезда до центра масс прицепа-роспуска и груза;

$h_{мг}$ - профиль левой колеи дороги;

$h_{пг}$ - профиль правой колеи дороги;

Δh - превышение левой колеи дороги над правой;

J - момент инерции сечения трубы (секции);

J_p - момент инерции подрессоренных масс ведомого звена автопоезда;

J_{c_4} - момент инерции ведомого звена плетевоза относительно вертикальной оси Z , проходящей через центр масс прицепа-роспуска и груза;

K - отношение массы ведомого звена к массе тягача;

K_4 - коэффициент вертикальной динамичности автопоезда;

K_1 , K_2 и K_3 - коэффициенты демпфирования колебаний в подвесках плетевоза;

$K_{ш_1}$, $K_{ш_2}$ и $K_{ш_3}$ - коэффициенты демпфирования колебаний в шинах автопоезда;

K_4 - отношение коэффициентов, учитывающих изменение массы прицепа-роспуска и автомобиля за счет инерции их вращающихся масс;

l - длина трубы (секции);

l_1 - база автомобиля;

l_1 - передний свес груза;

l_2 - межпорная длина груза;

l_3 - задний свес груза;

l_H - длина неровности дороги;

l_T - длина тягового каната плетевоза;

M_a - масса подрессоренных частей базового автомобиля;

M_p - масса подрессоренных частей ведомого звена автопоезда;

m - погонная масса трубы;

m_1 , m_2 и m_3 - массы неподрессоренных частей автопоезда;

m_K - масса трубы (секции), приходящаяся на коник автопоезда;

m_n - масса ведомого звена автопоезда;

m_T - масса автомобиля;

P_1 , P_2 и P_3 - тормозные силы, приложенные к колесам автопоезда;

P_n - тормозные силы, действующие на колеса прицепа-расспуска, $P_n = P_3$;

P_T - тормозные силы, действующие на колеса автомобиля, $P_T = P_1 + P_2$;

P_{1f} , P_{2f} и P_{3f} - силы сопротивления качению автопоезда;

$[p]$ - допускаемая удельная нагрузка на наружную поверхность трубы (секции);

Q - усилие натяжения переднего стопорного каната автопоезда;

Q_{max} - максимальное усилие натяжения переднего стопорного каната труботранспортного автопоезда;

Q' - усилие натяжения тягового каната плетевоза;

Q_1 - поперечная сила, действующая на переднюю ось прицепа-расспуска;

Q_2 - поперечная сила, действующая на заднюю ось прицепа-расспуска;

q - максимальная высота периодической неровности дороги;

q_1 ; q_2 ; q_3 ; q_4 ; q_5 и q_6 - величины неровностей дороги под соответствующим колесом автопоезда;

R - корреляционная функция продольного профиля дороги;

$R_{\Delta h}$ - корреляционная функция поперечного профиля дороги;

R_{osc} - радиус кругового участка основной траектории движения автопоезда;

R_c - радиус поворота центра масс ведомого звена автопоезда;

R_p - радиус поворота центра прицепа-роспуска автопоезда;

l - наружный радиус трубы (секции);

S - перемещение груза относительно коника автомобиля в сторону предохранительного щита;

S^* - перемещение груза относительно коника автомобиля в сторону тягово-сцепного прибора тягача;

δ_H - длина периодической неровности дороги;

S_d - величина сдвига аргумента корреляционной функции;

S_I ; S_I^* ; $S_{\bar{I}}$ и $S_{\bar{I}}^*$ - текущие значения перемещений груза относительно коника автомобиля на первом и втором этапах торможения труботранспортного автопоезда;

$S_{I_{max}}$ и $S_{I_{max}}^*$ - максимальные значения перемещений груза относительно коника автомобиля на первом этапе торможения автопоезда;

S_p - длина кругового участка криволинейного движения автопоезда;

T_1 - продольная составляющая силы тяги автомобиля;

T_2 - поперечная составляющая силы тяги автомобиля;

t - время движения автороезда;

t_0 - время первого (динамического) этапа торможения автопоезда;

t_c - время второго (статического) этапа торможения автопоезда;

Δt - время сдвига корреляционной функции;

v_0 - начальная скорость движения автопоезда при входе в поворот;

v_g^* - начальная скорость торможения автопоезда;

$v_{a_{max}}$ - максимальная скорость движения автопоезда с грузом;

v_a - текущее значение скорости движения автопоезда;

v_{min} - минимальная скорость движения автопоезда в процессе его поворота;

v_{i_0} и v_{i_H} - верхняя и нижняя границы критической скорости движения автопоезда;

$v_{a_{res}}$ - резонансная скорость движения автопоезда;

v_{S_1} и $v_{S_1}^*$ - значения скорости перемещения груза относительно кузова автомобиля в конце первого этапа торможения автопоезда;

W_{C_x} - продольная составляющая ускорения центра масс ведомого звена автопоезда;

W_{C_y} - поперечная составляющая ускорения центра масс ведомого звена автопоезда;

X_T и X_P - координаты центра масс автомобиля и прицепа-роспуска;

$Y(X, t)$ - текущее значение прогиба груза;

$S(\alpha_{10})$; $S(\alpha_{20})$; $U(\alpha_{10})$; $U(\alpha_{20})$; $V(\alpha_{10})$; $V(\alpha_{20})$;

$T(\alpha_{10})$ и $T(\alpha_{20})$ - величины, определяемые линейными комбинациями круговых и гиперболических функций;

Z_0 - координата центра подрессоренных масс автомобиля;

Z_1 ; Z_2 и Z_3 - вертикальные отклонения подрессоренных масс пятивоза от положения равновесия соответственно над передней, задней подвесками автомобиля и подвеской прицепа-роспуска;

Z_1^* ; Z_2^* и Z_3^* - реакции дороги на оси автопоезда;

Z_4 - вертикальное отклонение оси груза от положения равновесия;

α - угол поперечного крена ведомого звена автопоезда;

α_1 - угол продольных угловых колебаний кузова автомобиля;

$\alpha_{a_{av}}$ угол наклона тягового каната пятивоза к горизонтальной плоскости;

α_{1A} ; α_{2A} ; β_{1A} ; β_{2A} и β_{3A} - эмпирические коэффициенты, характеризующие профиль дороги;

γ_1 - угол складывания автопоезда при криволинейном движении;

Δ_1 ; Δ_2 и Δ_3 - вертикальные отклонения осей автомобиля и прицепа-роспуска от положения равновесия;

δ и δ_1 - коэффициенты, учитывающие изменение массы автомобиля и прицепа-расспуска за счет инерции вращающихся масс автопоезда;

ξ - угол наклона опорной поверхности боковой стойки коника пилота к горизонтальной плоскости;

φ_{ap} - угол поворота ведомого звена автопоезда вокруг его центра масс;

φ_0 - начальная фаза возмущающей силы, действующей от дороги на колеса автопоезда;

ψ_0 - начальная фаза поперечно-угловых колебаний ведомого звена автопоезда;

ψ_T - угол опирания трубы в поперечной плоскости на цилиндрическую опору автопоезда;

ω - собственная круговая частота вертикальных колебаний автопоезда с грузом;

ω_1 - угловая скорость поворота ведомого звена автопоезда относительно оси вращения коника автомобиля;

ω_2 - частота приложения возмущающей силы от дороги к колесам автопоезда;

ω_3 - собственная частота поперечно-угловых колебаний прицепа-расспуска;

ω_{ap} - угловая скорость кругового движения ведомого звена автопоезда на повороте;

ω_T и ω_T^* - частоты изменения усилий натяжения в переднем стопорном и тяговом канатах пилота.

2. СХЕМА ОПИРАНИЯ ДЛИНОМЕРНЫХ ТРУБ И СЕКЦИЙ ПРИ ПЕРЕВОЗКЕ

2.1. Принятая кинематическая схема труботранспортных автопоездов предусматривает двухопорное опирание балочного груза на автопоезд с двумя консолями (свесами).

2.2. Длину передней консоли груза (ℓ_1) определяют исходя из конструктивных параметров базового автомобиля и она составляет 0,8-1,5 м.

2.3. Длину задней консоли груза (ℓ_3) и расстояние между опорами автопоезда (ℓ_2) определяют из условий его гео-

метрической вписываемости, номинальной нагрузки на тягач и напряженного состояния перевозимых длинномерных труб в опасных сечениях.

2.4. Из условия обеспечения наименьших усилий в опасных сечениях трубы (секции) размер (ℓ_3) следует находить по формуле

$$\ell_3 = (0.1 - 0.3)L. \quad (1)$$

2.5. При перевозке труб (секции) ширину опор автопоездов необходимо выбирать из условия обеспечения допускаемых нагрузок на антикоррозионное покрытие груза, используя следующую зависимость [1] :

$$b_K = K_g \frac{m_K \cdot q}{0.5 \cdot (\gamma_r + \sin \gamma_r) [\rho]} . \quad (2)$$

3. РЕЖИМ ПЕРЕВОЗКИ ДЛИННОМЕРНЫХ ТРУБ

Рост скоростей движения труботранспортных автопоездов приводит к увеличению динамических нагрузок на узлы и детали несущих конструкций машин, а также на перевозимый груз.

Значительные усилия возникают в конструкции автопоезда и трубах (секциях) при вертикальных и поперечно-угловых колебаниях, криволинейном движении автопоезда и при его торможении.

ВЕРТИКАЛЬНЫЕ КОЛЕБАНИЯ ТРУБОТРАНСПОРТНЫХ АВТОПОЕЗДОВ В ПРОДОЛЬНОЙ ПЛОСКОСТИ

3.1. При движении по дорогам и местности автопоезд совершает сложное колебательное движение, которое сопровождается возникновением линейных и угловых ускорений. Эти ускорения приводят к перегрузкам в несущей системе машины.

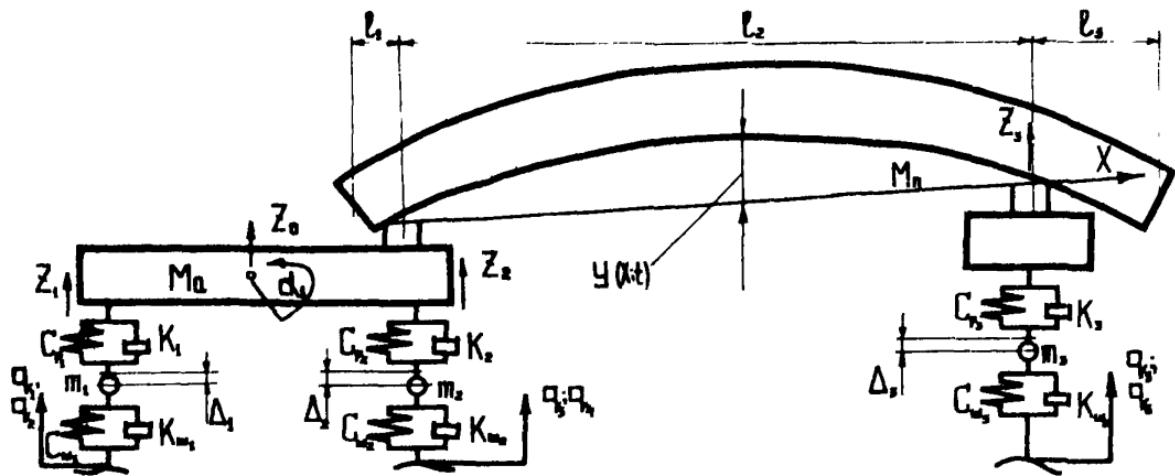


Рис. I. Схема вертикальных колебаний труботранспортного автопоезда

Характер силового воздействия на несущие конструкции в значительной степени определяют вертикальные колебания звеньев автопоезда и длинномерного груза (рис. I). Эти колебания влияют на долговечность элементов конструкции автопоезда и на скорость его движения.

3.2. Максимальные значения амплитуды вертикальных колебаний автопоезда с длинномерной трубой наблюдаются в тех случаях, когда частота возмущения совпадает с наименьшей частотой собственных колебаний системы: автопоезд - груз.

Расчет собственной формы основного тона колебаний груза, соответствующей форме его статической деформации, целесообразно выполнять согласно выражению:

$$y(x; y) = \sin\left(\frac{\pi x}{L} - \theta x\right) z_4, \quad (3)$$

где

$$\theta = \frac{1}{\ell_2} \sin \frac{\pi \ell_2}{L}.$$

3.3. Анализ параметров свободных вертикальных колебаний труботранспортного автопоезда с грузом без учета демпфирования в подвеске и шинах транспортного средства рекомендуется проводить на основе следующих дифференциальных уравнений второго порядка:

$$\left. \begin{aligned} \ddot{z}_2 + z_2 \omega_{14}^2 \left(1 - \frac{\omega_{19}^{*2}}{\omega_{18}^{*2}} \right) + v_2 \ddot{z}_3 + v_4 \ddot{z}_4 &= 0; \\ \ddot{z}_3 + z_3 \omega_{15}^2 \left(1 - \frac{\omega_{21}^{*2}}{\omega_{20}^{*2}} \right) + v_5 \ddot{z}_2 + v_6 \ddot{z}_4 &= 0; \\ \ddot{z}_4 + z_4 \omega_{22}^2 + v_7 \ddot{z}_2 + v_8 \ddot{z}_3 &= 0, \end{aligned} \right\} \quad (4)$$

$$\text{дано: } \omega_{14}^2 = 2C_{p_2} : [M'' + m\chi_1]; \quad \omega_{15}^2 = 2C_{p_3} : m\chi_3;$$

$$\omega_{18}^{*2} = (2C_{p_2} + 2C_{u_2}); \quad \omega_{19}^{*2} = 2C_{p_2}; \quad \omega_{20}^{*2} = 2(C_{p_3} + C_{u_3});$$

$$\omega_{21}^{*2} = 2C_{p_3}; \quad \omega_{22}^2 = 2\chi_8 : m\chi_5; \quad M' = M_0 \frac{\theta^2 + \rho_y^2}{L_1^2};$$

$$M'' = M_0 \frac{\sigma^2 + \rho_y^2}{L_1^2}; \quad \chi_1 = \frac{L}{4} + \frac{(L_2 + L_3)^3 + L_1^3}{3L_2^2} - \frac{(L_2 + L_3)^2}{L_2} + \frac{L_1^2}{L_2},$$

$$\chi_3 = \frac{(L_2 + L_3)^3 + L_1^3}{3L_2^2}; \quad \chi_5 = \frac{L}{2} - \frac{L}{4\pi} \left[\sin \frac{2\pi(L_2 + L_3)}{L} + \sin \frac{2\pi L_1}{L} \right] -$$

$$- 2\theta \left[- \frac{L}{\pi} (L_2 + L_3) \cos \frac{\pi(L_2 + L_3)}{L} - \frac{4L_1}{\pi} \times \cos \frac{\pi L_1}{L} + \frac{L^2}{\pi^2} \times \right. \\ \left. \times \sin \frac{\pi(L_2 + L_3)}{L} + \frac{L^2}{\pi^2} \sin \frac{\pi L_1}{L} \right] + \frac{\theta^2}{3} \left[(L_2 + L_3)^3 + L_1^3 \right],$$

$$\chi_1 = M'' : M'; \quad \chi_2 = m\chi_2 : [M'' + m\chi_1]; \quad \chi_8 = \frac{EJ}{2} \frac{\pi^4}{L^4} \left[\frac{L}{2} - \frac{L}{4\pi} \times \right. \\ \left. \times \sin \frac{2\pi(L_2 + L_3)}{L} - \frac{L}{4\pi} \sin \frac{2\pi L_1}{L} \right];$$

$$\chi_2 = \frac{(L_2 + L_3)^2 - L_1^2}{2L_2} - \frac{(L_2 + L_3)^3 + L_1^3}{3L_2^2}; \quad \chi_5 = \chi_4 : \chi_3;$$

$$\chi_4 = \chi_2; \quad \chi_7 = \chi_6 : \chi_5; \quad \chi_6 = \left[- \frac{L}{\pi} \cos \frac{\pi(L_2 + L_3)}{L} + \right. \\ \left. + \frac{L}{\pi} \cos \frac{\pi L_1}{L} - \frac{\theta(L_2 + L_3)^2}{2} + \frac{\theta L_1^2}{2} + \frac{\theta(L_2 + L_3)^3}{3L_2} + \frac{\theta(L_1^3)}{3L_2} + \right. \\ \left. + \frac{L(L_2 + L_3)}{\pi L_2} \cos \frac{\pi(L_2 + L_3)}{L} + \frac{L L_1}{\pi L_2} \cos \frac{\pi L_1}{L} - \frac{L^2}{\pi L_2} \sin \frac{\pi(L_2 + L_3)}{L} - \right. \\ \left. - \frac{L^2}{\pi L_2} \sin \frac{\pi L_1}{L} \right]; \quad \chi_8 = \chi_7 : \chi_5; \quad \chi_7 = \frac{1}{L_2} \left[\frac{L^2}{\pi^2} \sin \frac{\pi(L_2 + L_3)}{L} + \right.$$

$$+ \frac{L^2}{\pi^2} \sin \frac{\pi L_1}{L} - \frac{(L_2 + L_3)L}{\pi} \cos \frac{\pi(L_2 + L_3)}{L} - \frac{4L_1}{\pi} \cos \frac{\pi L_1}{L} - \\ - \frac{\theta(L_2 + L_3)^3}{3} - \frac{\theta L_1^3}{3} \right].$$

3.4. Частные решения системы уравнений вертикальных колебаний автопоезда (4) записывают в виде:

$$\left. \begin{array}{l} z_2 = A_1 \cos(\omega t + \varphi_0); \\ z_3 = A_2 \cos(\omega t + \varphi_0); \\ z_4 = A_3 \cos(\omega t + \varphi_0); \end{array} \right\} \quad (5)$$

Собственную частоту колебаний определяют из алгебраического полинома вида:

$$1 - \delta_1 \omega^2 + \delta_2 \omega^4 - \delta_3 \omega^6 = 0 \quad (6)$$

Искомые значения частот собственных колебаний автопоезда и груза $\omega = 2\pi f_i$ являются корнями полинома (6). При определении этих корней полинома рекомендуется использовать ЭВМ.

3.5. Наиболее подвержены действию вертикальных колебаний обетонированные длинномерные трубы. Благоприятные режимы транспортировки этих труб выбирают в следующей последовательности:

определяют зоны резонансных частот колебаний труботранспортного автопоезда с грузом или укороченный спектр частот собственных колебаний (до 12-15 Гц);

определяют области критических скоростей движения автопоезда, при этом верхняя $v_{i_B}^0$ и нижняя $v_{i_H}^0$ границы критических скоростей движения соответственно равны [2]:

$$v_{i_B}^0 = 3,6 \cdot \ell_H \cdot f_i + 3 \text{ [км/ч]},$$

$$v_{i_H}^0 = 3,6 \cdot \ell_H \cdot f_i - 3 \text{ [км/ч]},$$

устанавливают граничные значения нерезонансных частот и скоростей движения автопоезда.

3.6. Для проведения предварительных инженерных расчетов по определению нижней частоты собственных колебаний длинно-мерной трубы или пакета труб (секций) рекомендуется применять метод начальных параметров [3]. Пример расчета данным методом приведен в прил.Г.

3.7. При прочностной проверке конструкций труботранспортного автопоезда на вертикальные нагрузки их массу необходимо вводить с коэффициентом динамичности $K_d = 2,3$.

ПОПЕРЕЧНО-УГЛОВЫЕ КОЛЕБАНИЯ ТРУБОТРАНСПОРТНЫХ АВТОПОЕЗДОВ

3.8. Специализированные автотранспортные средства для перевозки длинномерных труб в стычке от автомобилей и автопоездов общего назначения, эксплуатируют, в основном, по грунтовым дорогам и местности. Так как на автомобильные труботранспортного автопоезда нет седельного устройства с тремя степенями свободы, то это не позволяет применять для расчета параметров поперечной устойчивости труботранспортных автопоездов существующие методики по определению крена седельных автопоездов.

Установлено, что максимальный угол поперечного крена ведомого звена труботранспортного автопоезда (прицеп-роспуск и груз) в 1,3-1,4 раза превышает угол поперечного крена автомобиля. В связи с этим при оценке поперечной устойчивости автопоезда следует определить прежде всего угол поперечного крена прицепа-роспуска.

3.9. Поперечно-угловые колебания ведомого звена автопоезда (рис.2), состоящего из прицепа-роспуска и перевозимого груза, характеризует дифференциальное уравнение

$$\ddot{\alpha} + \omega_0^2 \alpha = -C_1 \operatorname{sign} \dot{\alpha} + \alpha_3' (q_6 - q_5), \quad (7)$$

где

$$\omega_0^2 = \left(\omega_{10}^2 - \frac{\omega_{11}^2 \cdot \omega_g^2}{\omega_g^*{}^2} \right), \quad \omega_g^*{}^2 = 2 C_{p3} d_{p3}^2;$$

$$\omega_8^{*2} = 2(C_{u_3}d^2 + C_{p_3}d_{p_3}^2); \quad \omega_{10}^2 = \left\{ \omega_n^2 - \frac{M_n g h_4}{J_n} + \right. \\ \left. + \frac{G_K}{J_n} H' \left[(\cos \xi - \sin \xi \cdot f_{mp}) \frac{A_5}{A_4} + (\cos \xi + f_{mp} \sin \xi) \frac{A_6}{A_4} \right] \right\}; \\ \omega_{11}^2 = \frac{2}{J_n} C_{p_3} \cdot d_{p_3}^2; \quad A_4 = \sin 2\xi (1 + f_{mp}^2); \quad A_5 = \sin \xi - f_{mp} \cos \xi; \\ A_6 = \sin \xi + f_{mp} \cos \xi;$$

$$-c_{sign \dot{\alpha}} = \begin{cases} -\frac{G_K H'}{J_n} \left[\frac{A_5}{A_4} \left(\sin \xi - f_{mp} \cos \xi + \frac{ef_{mp}}{H'} \right) - \frac{A_5}{A_4} \left(\sin \xi + f_{mp} \cos \xi - \frac{ef_{mp}}{H'} \right) \right] \text{ при } \dot{\alpha} \geq 0; \\ +\frac{G_K H'}{J_n} \left[\frac{A_6}{A_4} \left(\sin \xi - f_{mp} \cos \xi + \frac{ef_{mp}}{H'} \right) - \frac{A_5}{A_4} \times \right. \\ \left. \times \left(\sin \xi + f_{mp} \cos \xi - \frac{ef_{mp}}{H'} \right) \right] \text{ при } \dot{\alpha} < 0; \end{cases}$$

$$\sigma_3' = \frac{a_3^* \cdot \omega_{11}^2}{\omega_8^{*2}}; \quad a_3^* = a_{u_3} \cdot d.$$

3.10. Угол поперечного крена ведомого звена труботранс-портного автопоезда при его движении по дороге с синусоидальными неровностями $\varphi_8 - \varphi_5 = q \cos(\omega_n t + \psi_0)$ рассчитываются по следующим формулам, полученным при решении уравнения (7):

$$\alpha = \frac{C_1}{\omega_0^2} \left[(\cos \omega_0 t + \sin \omega_0 t \cdot \operatorname{tg} \frac{\pi \omega_0}{2 \omega_n}) - 1 \right] + \\ + \frac{a_3' q}{\omega_8^{*2}} \cos \left[\omega_n t + \arcsin \left(\frac{C_1 \cdot \omega^{*2}}{a_3' q \cdot \omega_n \omega_0} \operatorname{tg} \frac{\pi \omega_0}{2 \omega_n} \right) \right] \quad (8)$$

при $0 \leq t \leq \frac{\pi}{\omega_n}$;

$$\begin{aligned}
 \alpha = & \frac{c_1}{\omega_0^2} \left[1 - \frac{\cos(\omega_n t - \frac{J\bar{\omega}\omega_0}{2\omega_n})}{\cos \frac{J\bar{\omega}\omega_0}{2\omega_n}} \right] + \frac{a'_3 \cdot q}{\omega^{*2} \cdot \varepsilon} \times \\
 & \times \cos \left[\omega_n t + \arcsin \left(\frac{c_1 \omega^{*2}}{a'_3 q \cdot \omega_n \cdot \omega_0} \cdot \frac{t q}{\frac{J\bar{\omega}\omega_0}{2\omega_n}} \right) \right]
 \end{aligned} \quad (3)$$

при

$$\frac{J}{\omega_n} \leq t \leq \frac{2J}{\omega_n},$$

где

$$\omega^{*2} = \omega_a^2 - \omega_n^2; \quad \omega_n = \frac{2J \cdot v_a}{s_H}.$$

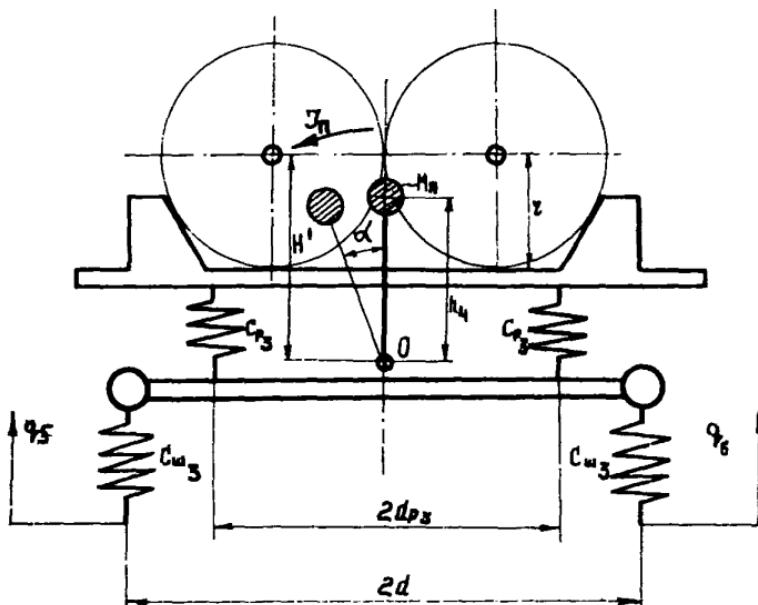


Рис.2. Схема поперечно-угловых колебаний ведомого звена автолебедки

График изменения угла крена ведомого звена труботранспортного автопоезда ПВ91 с секцией труб $L = 24$ м и диаметром 1220 мм в процессе его движения по дороге с периодическими синусоидальными неровностями $S_h = 12$ м и $q = 0,15$ м приведен на рис.3.

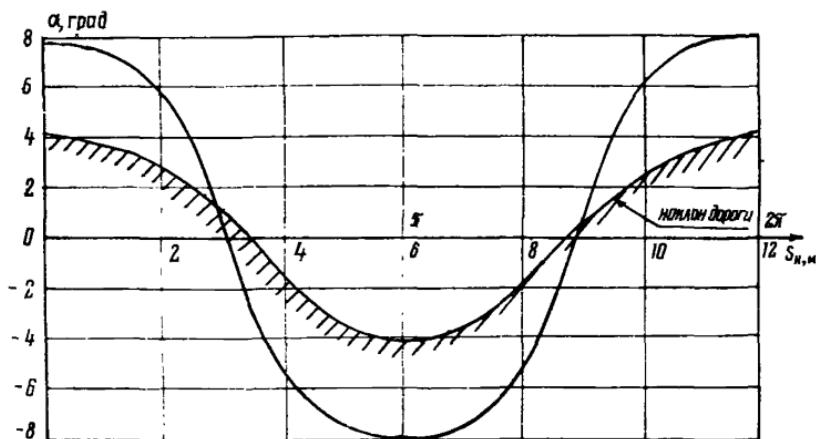


Рис.3. Зависимость угла поперечного крена ведомого звена труботранспортного автопоезда α от длины периодической неровности дороги S_h

3.11. Максимальный угол поперечного крена рамы ведомого звена автопоезда определяют из выражения

$$\alpha_{max} = \frac{a'_3 q}{\omega^*{}^2} \cos \left[\arcsin \left(\frac{c_1 \omega^*{}^2}{a'_3 q \omega_n \omega_0} \operatorname{tg} \frac{\pi \omega_0}{2 \omega_n} \right) \right]. \quad (10)$$

В тех случаях, когда постоянная величина, характеризуемая сухим трением трубы по опоре автомобиля, равна нулю ($C_I = 0$), максимальный угол поперечного крена подрессоренных масс прицепа-роспуска с грузом возрастает и равен

$$\alpha_{max}^* = \frac{a'_3 \cdot q}{\omega^*{}^2}. \quad (II)$$

3.12. Резонансную скорость движения автопоезда, при которой амплитуда поперечно-угловых колебаний ведомого звена будет иметь максимальное значение, определяют по формуле

$$v_{a_{res}}^t = \frac{\delta_H}{2\delta} \omega_0. \quad (12)$$

3.13. Жесткость рессор ведомого звена труботранспортного автопоезда следует выбирать из условия, чтобы величина резонансной скорости движения автопоезда была больше величины максимальной скорости его движения с полной нагрузкой, т.е.

$$C_{p_3} = \frac{C_{w_3} \cdot d^2 (A_7 - v_{a_{max}}^2)}{d_{p_3}^2 (v_{a_{max}}^2 - A_7 - 0,657 \frac{S_H^2}{J_n} C_{w_3} d^2)}, \quad (13)$$

где

$$A_7 = G_K H' \left[(\cos \xi - f_{mp} \sin \xi) \frac{A_5}{A_4} + (\cos \xi + f_{mp} \sin \xi) \frac{A_6}{A_4} + M_H g h_4 \right].$$

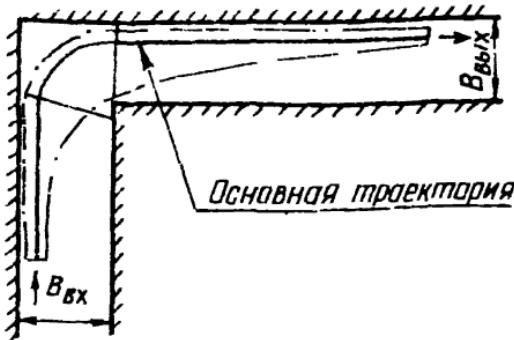
КРИВОЛИНЕЙНОЕ ДВИЖЕНИЕ ТРУБОТРАНСПОРТНЫХ АВТОПОЕЗДОВ

3.14. Перевозка длинномерных секций труб длиной 24-36 м при строительстве магистральных трубопроводов связана с движением по криволинейным участкам.

Автопоезд-плетевоз отличается от аналогичных транспортных средств тем, что тяговое усилие от тягача к прицепу-рассыпку передается в основном через перевозимый груз - секции. Это обуславливает значительные нагрузки в местах контакта трубы со стойками звеньев автопоезда по криволинейной траектории и должно быть учтено при проектировании специализированных автопоездов, предназначенных для перевозки длинномерных труб, в том числе с защитным покрытием.

Как известно [4], геометрическим показателем маневренности автопоезда при его криволинейном движении является га-

а)



б)

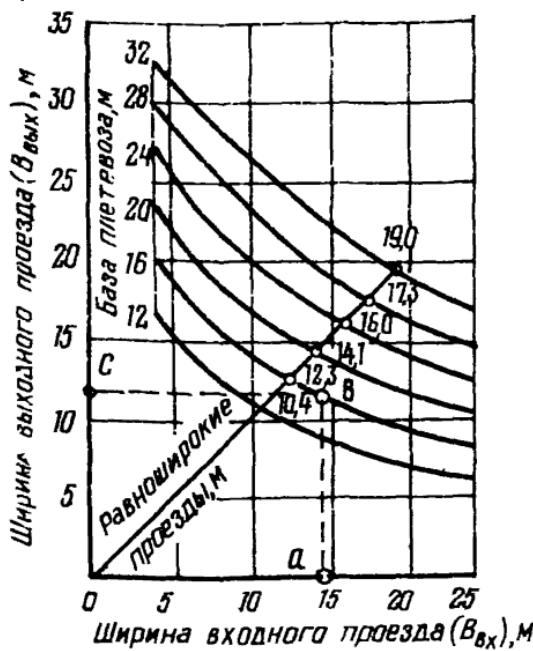


Рис.4. Габаритные размеры полосы криволинейного движения трубытранспортного автобуса при проезде прямоугольных поворотов:

а-схема прямоугольного проезда; б-номограмма вписывания автобуса в прямоугольный проезд

баритная полоса движения, главный элемент которой – основная траектория (рис.4).

Основной траекторией движения называется траектория средней точки между мостами задней тележки автомобиля. Продольная ось автомобиля направлена по касательной к основной траектории криволинейного движения в этой точке.

Основная траектория движения автопоезда состоит из трех участков: входного, кругового и выходного.

Движение по входной траектории обусловлено изменением угла поворота управляемых колес автомобиля, радиуса поворота автопоезда и перемещением мгновенного центра поворота из бесконечности к предельному значению. Перемещение тягача на круговом участке является установившимся движением и происходит при постоянном угле поворота управляемых колес автомобиля.

Выходной участок траектории тягача характеризуется уменьшением угла поворота управляемых колес автомобиля и перемещением мгновенного центра поворота в бесконечность.

3.15. Расчет сил (рис.5), действующих на оси ведомого звена, для случая движения труботранспортного автопоезда по круговой траектории с постоянным радиусом следует выполнять, исходя из зависимостей:

$$Q_1 = -J_{C_2} \frac{\dot{v}_a \sin \gamma_1}{\ell_2 \cdot \delta_n} + T_1 \operatorname{tg} \gamma_1 \left(\frac{\ell_2}{\delta_n} + 0,5 \right) - F_{uH_y} \left(\frac{\delta^*}{\delta_n} + 0,5 \right); \quad (I4)$$

$$Q_2 = -J_{C_2} \frac{\dot{v}_a \sin \gamma_1}{\ell_2 \cdot \delta_n} + T_1 \operatorname{tg} \gamma_1 \left(\frac{\ell_2}{\delta_n} - 0,5 \right) - F_{uH_y} \left(\frac{\delta^*}{\delta_n} - 0,5 \right). \quad (I5)$$

3.16. Скорость движения автопоезда (рис.6) для данного расчетного случая изменяется по следующему закону:

замедленное движение:

$$\dot{v}_a = K_v \operatorname{ctg} (\alpha_K K_v t + \operatorname{arctg} \frac{\dot{v}_a}{K_v}); \quad (I6)$$

ускоренное движение:

$$\dot{v}_a = K_v \operatorname{tg} (\alpha_K K_v t + \operatorname{arctg} \frac{\dot{v}_{min}}{K_v}), \quad (I7)$$

где

$$\alpha_K = \frac{\delta^* \sin^2 j_1}{\ell_2^2 \cos j_1}; \quad K_V = \frac{\ell_2}{\sin j_1} \sqrt{\frac{T_1 - P_{3f}}{m_n \cdot \delta^*}}.$$

3.17. Ускорение центра масс ведомого звена автопоезда складывается из ускорения точки опоры тягача ($m.B$), а также относительного ускорения груза и прицепа-роспуска. Величину этого ускорения в проекциях на оси X и Y определяют из следующих уравнений:

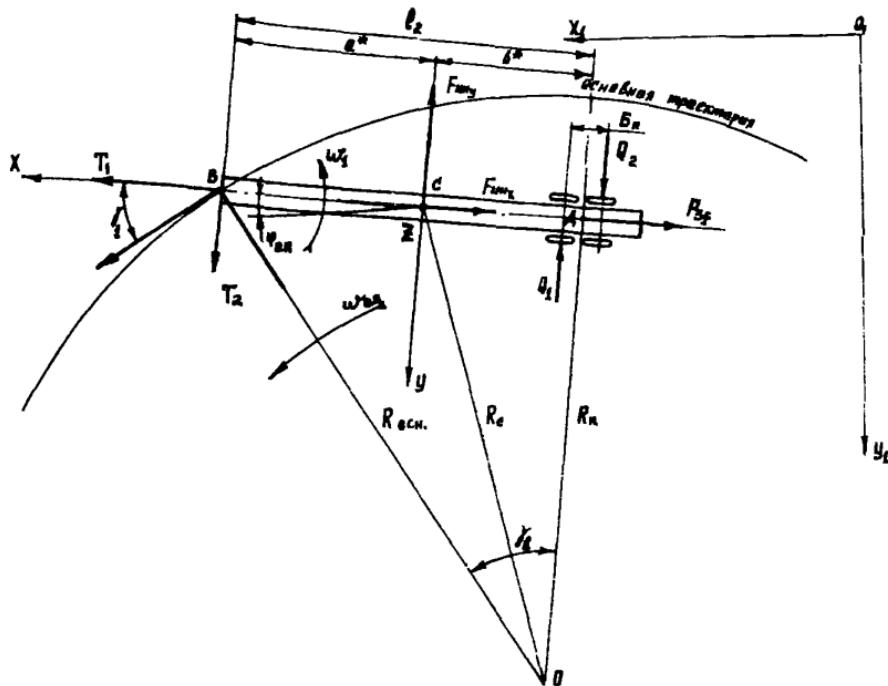


Рис.5. Схема сил, приложенных к ведомому звену трансмиссии при движении его на погороде

замедленное движение автопоезда:

$$\left. \begin{aligned} W_{Cx} &= -\dot{v}_a \cos \gamma_1 - v_a^2 \frac{\delta^* \sin^2 \gamma_1}{\ell_2^2}; \\ W_{Cy} &= -\dot{v}_a \frac{\delta^*}{\ell_2} \sin \gamma_1 + \frac{v_a^2 \cdot \sin 2\gamma_1}{2\ell_2}; \end{aligned} \right\} \quad (18)$$

ускоренное движение автопоезда:

$$\left. \begin{aligned} W_{Cx} &= \dot{v}_a \cos \gamma_1 - v_a^2 \frac{\delta^* \sin^2 \gamma_1}{\ell_2^2}; \\ W_{Cy} &= \dot{v}_a \frac{\delta^*}{\ell_2} \sin \gamma_1 + v_a^2 \frac{\sin 2\gamma_1}{2\ell_2}. \end{aligned} \right\} \quad (19)$$

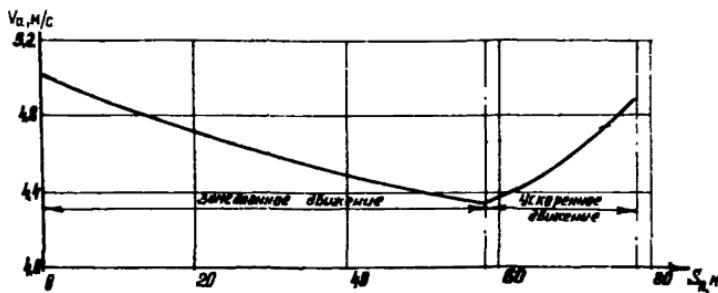


Рис.6. Зависимость скорости движения автопоезда от длины поворота

ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ЗВЕНЬЕВ ТРУБОТРАНСПОРТНЫХ АВТОПОЕЗДОВ В ПРОДОЛЬНОМ НАПРАВЛЕНИИ

3.18. В процессе движения автопоезда происходит непрерывное силовое взаимодействие между его звеньями, обусловленное

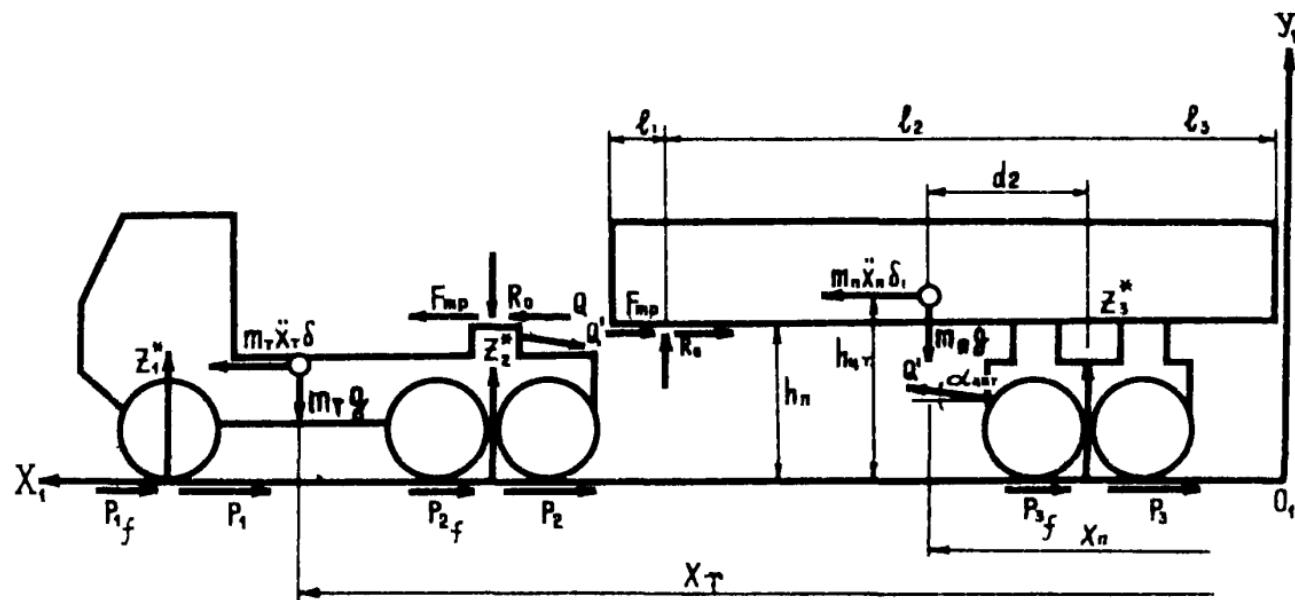


Рис.7. Схема сил, действующих на звенья автопоезда при торможении

несовпадением ускорений центров масс автомобиля и прицепа-расспуска с грузом. Наибольшие продольные силы возникают при торможении автопоезда (рис.7).

3.19. Характерные тормозные диаграммы автопоезда, устанавливающие зависимость нарастания тормозных сил на осях автомобиля и прицепа-расспуска, приведены на рис.8.

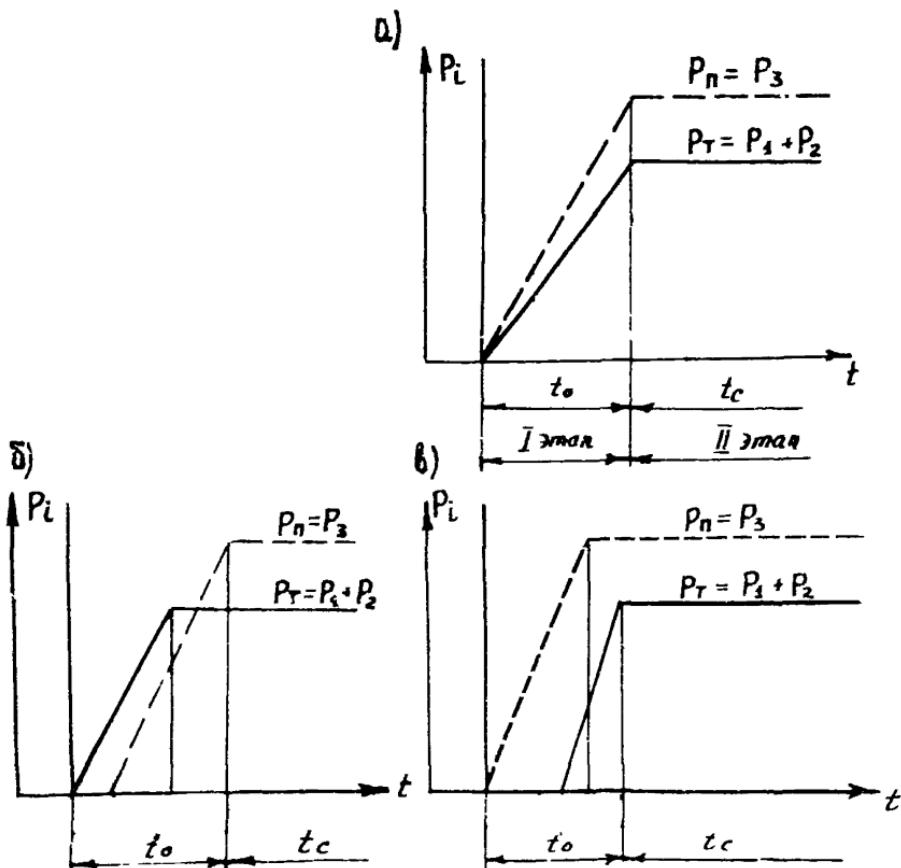


Рис.8. Характерные тормозные диаграммы автопоездов:
а - "синхронная" диаграмма торможения звеньев автопоезда;
б и в - "приведенные" диаграммы торможения звеньев автопоезда

Исходя из этих диаграмм, дифференциальные уравнения продольных осевых перемещений груза по опоре тягача имеют вид:
при положительной асинхронности

$$\ddot{s} = \frac{1}{m_r \delta} \left[P_r - P_n \left(\alpha_2 + \frac{\alpha_2^* + 1}{KK_4} \right) \right] = \frac{q f_K}{\delta} \left(1 - \frac{1}{K_4} \right) + \frac{\alpha_2}{m_r \delta} \times \\ \times \left(1 + \frac{1}{KK_4} \right) \left[m_n g \left(\frac{d_2}{h_{4,r}} - f_K \right) - Q \left(1 + \frac{1}{\alpha_2} + \frac{h_n}{h_{4,r}} \right) \right]; \quad (20)$$

при отрицательной асинхронности

$$\ddot{s}^* + \frac{1}{m_r \delta} \left[P_r - P_n \left(\alpha_2^* + \frac{\alpha_2^* + 1}{KK_4} \right) \right] = \frac{q f_K}{\delta} \left(\frac{1}{K_4} - 1 \right) - \frac{\alpha_2^*}{m_r \delta} \left(1 + \frac{1}{KK_4} \right) \left\{ m_n g \left(\frac{d_2}{h_{4,r}} - f_K \right) + Q' \left[\cos \alpha_{asm} \left(\frac{1}{\alpha_2^*} + 1 \right) + \frac{h}{h_{4,r}} \right] \right\} \quad (21)$$

3.20. Усилия в стопорном и тяговом канатах автопоезда в процессе его торможения пропорциональны относительному перемещению груза (прил.2) и соответственно равны:

$$Q = C_K \delta \quad \text{и} \quad Q' = C'_K S^*,$$

причем жесткость канатов определяют по формулам:

$$C_K = \frac{E_{K_C} \cdot F_{K_C}}{\ell_1}; \quad (22)$$

$$C'_K = \frac{E_{K_T} F_{K_T}}{\ell_T}. \quad (23)$$

3.21. Перемещение груза на первом этапе торможения, когда тормозные усилия нарастают на осях автомобиля и прицепа - проспуска (см.рис.8,а), может быть получено при $0 \leq t_1 \leq t_0$ по формуле

$$\left. \begin{aligned} S_I &= -\frac{C_T}{\omega_T^2} \cos \omega_T t_1 - \frac{B}{\omega_T^3} \sin \omega_T t_1 + \frac{1}{\omega_T^2} (B t_1 + C_T); \\ S_I^* &= -\frac{C_T^*}{\omega_T^{*2}} \cos \omega_T^* t_1 - \frac{B^*}{\omega_T^{*3}} \sin \omega_T^* t_1 + \frac{1}{\omega_T^{*2}} (B^* t_1 + C_T^*), \end{aligned} \right\} \quad (24)$$

а перемещение груза на втором этапе торможения $0 \leq t_2 \leq t_c$ при постоянных тормозных силах на осях автобуса определяется зависимостью

$$\left. \begin{aligned} S_{\bar{I}} &= (S_{I_{max}} - \frac{C_T}{\omega_T^2}) \cos \omega_T t_2 + v_{S_I} \frac{\sin \omega_T t_2}{\omega_T} + \frac{C_T}{\omega_T^2}; \\ S_{\bar{I}}^* &= (S_{I_{max}}^* - \frac{C_T}{\omega_T^*}) \cos \omega_T^* t_2 + v_{S_I}^* \frac{\sin \omega_T^* t_2}{\omega_T^*} + \frac{C_T}{\omega_T^{*2}}, \end{aligned} \right\} \quad (25)$$

где

$$C_T = \frac{g f_K}{\delta} \left(1 - \frac{1}{K_4} \right) + \frac{\alpha_2}{m_T \delta} \left(1 + \frac{1}{K K_4} \right) m_T g \left(\frac{a_2}{h_{4,T}} - f_K \right);$$

$$C_T^* = \frac{g f_K}{\delta} \left(\frac{1}{K_4} - 1 \right) - \frac{\alpha_2^*}{m_T \delta} \left(1 + \frac{1}{K K_4} \right) m_T g \left(\frac{d_2}{h_{4,T}} - f_K \right);$$

$$\alpha_2 = \frac{f_1 \cdot h_{4,T}}{\ell_2 + h_n f_{mp} - h_{4,T} f_1}; \quad \alpha_2^* = \frac{f_1^* \cdot h_{4,T}}{\ell_2 - h_n f_{mp} - h_{4,T} f_1^*};$$

$$f_1 = f_K - f_{mp}; \quad f_1^* = f_K + f_{mp}; \quad C_{T_1} = C_T + B t_0;$$

$$C_{T_1}^* = C_T^* + B^* t_0; \quad B = \frac{1}{m_T \delta} \left[\mu_m - \mu_n \left(\alpha_2 + \frac{\alpha_2 + 1}{K K_4} \right) \right];$$

$$B^* = -\frac{1}{m_T \delta} \left[\mu_m - \mu_n \left(\alpha_2^* + \frac{\alpha_2^* + 1}{K K_4} \right) \right]; \quad \mu_m = \frac{P_T}{t_0};$$

$$\mu_n = \frac{P_n}{t_0}; \quad K = m_n : m_T; \quad K_4 = \delta_1 : \delta.$$

3.22. Изменение усилий в переднем стопорном и тяговом канатах автопоезда при его торможении носит колебательный характер с частотой:

при положительной асинхронности

$$\omega_T = \sqrt{\frac{C_K \alpha_2}{m_T \delta} \left(1 + \frac{1}{KK_4}\right) \left(\frac{1}{\alpha_2} + 1 + \frac{h_n}{h_{4,T}}\right)}; \quad (26)$$

при отрицательной асинхронности

$$\omega_T^* = \sqrt{\frac{C_K' \alpha_2^*}{m_T \delta} \left(1 + \frac{1}{KK_4}\right) \left[\cos \alpha_{asm} \left(1 + \frac{1}{\alpha_2^*} + \frac{h}{h_{4,T}}\right)\right]} \quad (27)$$

4. ДОРОЖНЫЕ УСЛОВИЯ

4.1. Наиболее часто встречающиеся длины дорожных неровностей рекомендуется принимать на основе обследований дорог или по результатам дорожных испытаний транспортных машин.

Для предварительных расчетов следует пользоваться следующими значениями длии неровностей ℓ_H :

для дорог с асфальтобетонным покрытием - $\ell_H = 1,5-1,9$ м;

для дорог с булыжным покрытием - $\ell_H = 1,4-1,6$ м;

для грунтовых дорог - $\ell_H = 1,3-1,5$ м.

4.2. Грунтовые дороги по высоте неровностей разделяются на три класса [5]:

первый класс - дороги с малыми неровностями, у которых средняя квадратичная высота неровности $B_H \leq 10$ см;

второй класс - дороги со средней квадратичной высотой неровности $B_H = 10-20$ см;

третий класс - дороги со средней квадратичной высотой неровности $B_H > 20$ см.

4.3. Основными вероятностными показателями, характеризующими микропрофиль дороги, являются следующие величины: математическое ожидание, дисперсия и корреляционная функция.

Нормированные корреляционные функции продольного профиля грунтовых дорог, определяющие протяженность вероятностной взаимосвязи высот неровностей по длине дорожного участка, достаточно удовлетворительно можно аппроксимировать выражениями:

$$R = e^{-\alpha_{1A} v_a |\Delta t|} \cdot \cos(\beta_{1A} \cdot v_a \cdot \Delta t) \quad (28)$$

$$\text{или} \quad R = B_1 e^{-\alpha_{2A} v_a |\Delta t|} + B_2 e^{-\alpha_{3A} v_a |\Delta t|} \cdot \cos(\beta_{2A} \cdot v_a \cdot \Delta t). \quad (29)$$

Коэффициенты β_{1A} и β_{2A} в приведенных выражениях (28) и (29) характеризуют величину периодических составляющих микропрофиля дороги и для грунтовых дорог равны

$$\beta_{1A} = \beta_{2A} = 0,025 - 0,235.$$

Длину периодической неровности определяют из следующей зависимости:

$$l_H = v_a \cdot \Delta t = \frac{2\pi}{\beta_{1A}}. \quad (30)$$

4.4. Нормированные корреляционные функции поперечного профиля грунтовых дорог $\Delta h = h_{лев} - h_{прав}$ аппроксимируются выражением

$$R_{\Delta h} = B_3 e^{-\alpha_{4A} v_a |\Delta t|} + B_4 e^{-\alpha_{5A} v_a |\Delta t|} \cos(\beta_{3A} v_a \cdot \Delta t). \quad (31)$$

Коэффициент β_{3A} для поперечного микропрофиля этих дорог составляет $\beta_{3A} = 0,2 - 0,54$.

Типичные нормированные корреляционные функции профиля грунтовой дороги приведены в прил.3.

ПРИЛОЖЕНИЯ

ПРИМЕР РАСЧЕТА МЕТОДОМ НАЧАЛЬНЫХ ПАРАМЕТРОВ
СОБСТВЕННЫХ ВОЛЕБАНИЙ ТРУБОТРАНСПОРТНОГО
АВТОПОЕЗДА И СЕКЦИИ (рис.9)

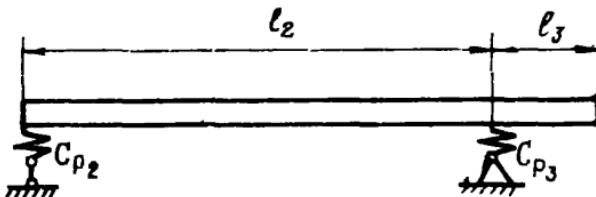


Рис.9. Расчетная схема собственных вертикальных колебаний труботранспортного автопоезда с грузом

Исходные данные:

Межпоршневое расстояние - $l_2 = 18$ м;

задний свес - $l_3 = 6$ м;

момент инерции сечения трубы диаметром 1220 мм и толщиной стенки 12 мм - $J = 83,12 \cdot 10^{-4}$ м⁴;

масса трубы - $m = 330$ кг/м;

приведенная жесткость подвески и или заднего моста автомобиля $C_{P2} = 1,7 \cdot 10^6$ Н/м;

приведенная жесткость подвески и или прицепа распуска $C_{P3} = 2 \cdot 10^6$ Н/м;

модуль упругости стали $E = 2,1 \cdot 10^{11}$ Н/м.

Из уравнений изгибающего момента и перерезывающей силы для груза над правой опорой [3] получим выражения, зависящие от величины начального прогиба f_0 и угла поворота f'_0 его левого конца

$$\left. \begin{aligned} a_{11}f_0 + a_{12}f'_0 &= 0; \\ a_{21}f_0 + a_{22}f'_0 &= 0, \end{aligned} \right\} \quad (32)$$

$$\begin{aligned}
\text{тд6} \quad \sigma_{11} = & \frac{\alpha_{20}^2 EJ}{\ell_3^2} [S(\alpha_{10}) - \eta_1 V(\alpha_{10})] [n_2 T(\alpha_{20}) - U(\alpha_{20})] - \\
& - \frac{\alpha_{10}^2 \cdot EJ}{\ell_2^2} [U(\alpha_{10}) - \eta_1 T(\alpha_{10})] S(\alpha_{20}) - \frac{\alpha_{10}^3 \cdot \ell_3 \cdot EJ}{\alpha_{20} \cdot \ell_2^3} [T(\alpha_{10}) - \\
& - \eta_1 S(\alpha_{10})] T(\alpha_{20})] - \frac{\alpha_{10} \cdot \alpha_{20} \cdot EJ}{\ell_2 \cdot \ell_3} [V(\alpha_{10}) - \eta_1 U(\alpha_{10})] V(\alpha_{20}); \\
\sigma_{12} = & \frac{\alpha_{20}^3 \cdot \ell_2 \cdot EJ}{\alpha_{10} \cdot \ell_3^3} [n_2 T(\alpha_{20}) - U(\alpha_{20})] T(\alpha_{10}) - \frac{\alpha_{10} EJ}{\ell_2} \times \\
& \times V(\alpha_{10}) S(\alpha_{20}) - \frac{\alpha_{10}^2 \cdot \ell_3 \cdot EJ}{\alpha_{20} \cdot \ell_2^2} U(\alpha_{10}) T(\alpha_{20}) - \frac{\alpha_{20} EJ}{\ell_3} S(\alpha_{10}) V(\alpha_{20}); \\
\sigma_{21} = & \frac{\alpha_{20}^3 EJ}{\ell_3^3} [S(\alpha_{10}) - \eta_1 V(\alpha_{10})] [n_2 S(\alpha_{20}) - T(\alpha_{20})] - \frac{\alpha_{10}^3 EJ}{\ell_2^3} \\
& [T(\alpha_{10}) - \eta_1 S(\alpha_{10})] S(\alpha_{20}) - \frac{\alpha_{10} \alpha_{20}^2 EJ}{\ell_2 \ell_3^2} [V(\alpha_{10}) - \eta_1 U(\alpha_{10})] U(\alpha_{20}) - \\
& - \frac{\alpha_{10}^2 \cdot \alpha_{20} \cdot EJ}{\ell_2^2 \ell_3} [U(\alpha_{10}) - \eta_1 T(\alpha_{10})] V(\alpha_{20}); \\
\sigma_{22} = & \frac{\alpha_{20}^3 \ell_2 EJ}{\alpha_{10} \cdot \ell_3^3} [n_2 S(\alpha_{20}) - T(\alpha_{20})] T(\alpha_{10}) - \frac{\alpha_{10}^2 EJ}{\ell_2^2} U(\alpha_{10}) \times \\
& \times S(\alpha_{20}) - \frac{\alpha_{20}^2 EJ}{\ell_3^2} S(\alpha_{10}) U(\alpha_{20}) - \frac{\alpha_{10} \cdot \alpha_{20} \cdot EJ}{\ell_2 \cdot \ell_3} V(\alpha_{10}) \times \\
& \times V(\alpha_{20}); \quad \eta_1 = \frac{C_{p_2} \ell_2^3}{EJ}; \quad \eta_2 = \frac{C_{p_3} \ell_3^3}{EJ}.
\end{aligned}$$

$$\alpha_{10} = \sqrt[4]{\frac{m \cdot \ell_2^4 \cdot \omega^2}{EJ}}; \quad \alpha_{20} = \frac{\alpha_{10}}{\ell_2} \ell_3;$$

$$S(\alpha_{iK}) = 0,5 (\operatorname{ch} \alpha_{iK} + \cos \alpha_{iK}); \quad T(\alpha_{iK}) = 0,5 (\operatorname{sh} \alpha_{iK} + \sin \alpha_{iK});$$

$$U(\alpha_{iK}) = 0,5 (\operatorname{ch} \alpha_{iK} - \cos \alpha_{iK}); \quad V(\alpha_{iK}) = 0,5 (\operatorname{sh} \alpha_{iK} - \sin \alpha_{iK}).$$

Система однородных уравнений (32) имеет решения отличные от нуля в том случае, если детерминант, составленный из коэффициентов при неизвестных f_0 и f_0' , равен нулю. Из этого условия получим

$$\Delta = \alpha_{11} \alpha_{22} - \alpha_{12} \alpha_{21} = 0. \quad (33)$$

корни этого уравнения частот определяют методом проб. Согласно этому методу зададимся значением α_{10} [6], для которого определим коэффициенты α_{11} , α_{12} , α_{21} и α_{22} . Подставляя значения этих коэффициентов в уравнение (33), получим в правой части вместо нуля некоторую величину Δ . В том случае, если выбранное нами значение α_{10} соответствует корню уравнения (33), величина Δ будет равна нулю. Поэтому, задаваясь рядом значений α_{10} и имея каждый раз по уравнению (33), соответствующее значение Δ , получим возможность построить график зависимости Δ от α_{10} , из которого определим значение α_{10} , соответствующее $\Delta = 0$. Это значение α_{10} и будет корнем уравнения (33). Согласно [6] принимаем $\alpha_{10} = 2,94$. Далее определим величину α_{20} по формуле

$$\alpha_{20} = \frac{\alpha_{10} \cdot \ell_3}{\ell_2} = 0,98.$$

Подставляя численные значения, определяем коэффициенты

$$\pi_1, \pi_2, \alpha_{11}, \alpha_{12}, \alpha_{21}, \alpha_{22}:$$

$$\pi_1 = 5,68; \pi_2 = 0,247; \alpha_{11} = 2,389 \cdot 10^9;$$

$$\alpha_{12} = -3,076 \cdot 10^9; \alpha_{21} = 3,926 \cdot 10^8; \alpha_{22} = 5,464 \cdot 10^8.$$

В этом случае численные значения величины детерминанта

$$\Delta = -9,779 \cdot 10^{16}.$$

Повторяя расчет для $\alpha_{10} = 1,57$ и $\alpha_{10} = 1,9$, находим соответствующие значения Δ . По полученным трем значениям этого параметра строим график, по которому определяем величину $\alpha_{10} = 1,59$ при $\Delta = 0$. Это значение α_{10} и будет корнем уравнения (33).

Частоту собственных изгибных колебаний автобуса и секции труб определяем по формуле

$$f_i = \frac{1}{2\pi} \sqrt{\frac{\alpha_{10}^2}{\ell_2^2} \frac{EJ}{m}} = 2,86 \text{ Гц}.$$

ПРИМЕР ИЗМЕНЕНИЯ УСИЛИЯ НАТЯЖЕНИЯ
В КАНАТАХ ПЛЕТЕВОЗА ПРИ ЕГО
ЭКСТРЕННОМ ТОРМОЖЕНИИ (рис.10)

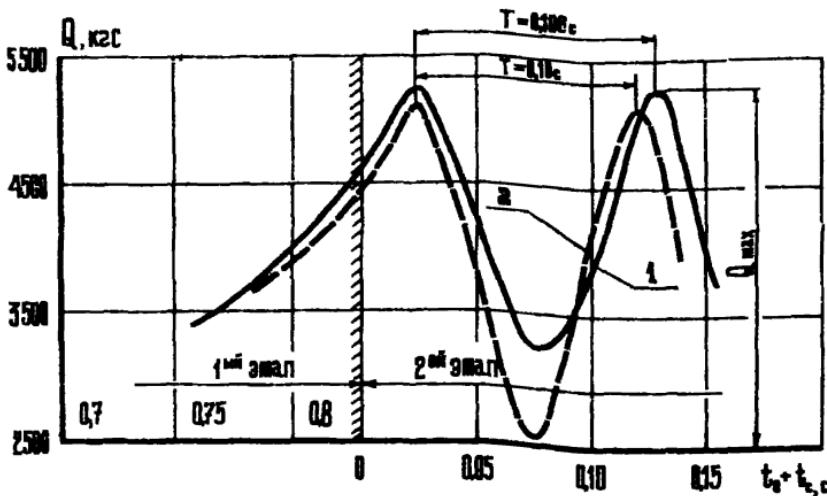


Рис.10. Зависимость усилия натяжения стопорного каната от времени торможения плетевоза ПВ91 ($v_0^* = 2,1$ м/с; груз - секция длиной $L = 24$ м и диаметром 1220 мм):
1-теоретическая кривая; 2-экспериментальная

ПРИМЕР НОРМИРОВАННЫХ КОРРЕЛЯЦИОННЫХ ФУНКЦИЙ ПРОФИЛЯ ГРУНТОВОЙ ДОРОГИ (рис. II и I2)

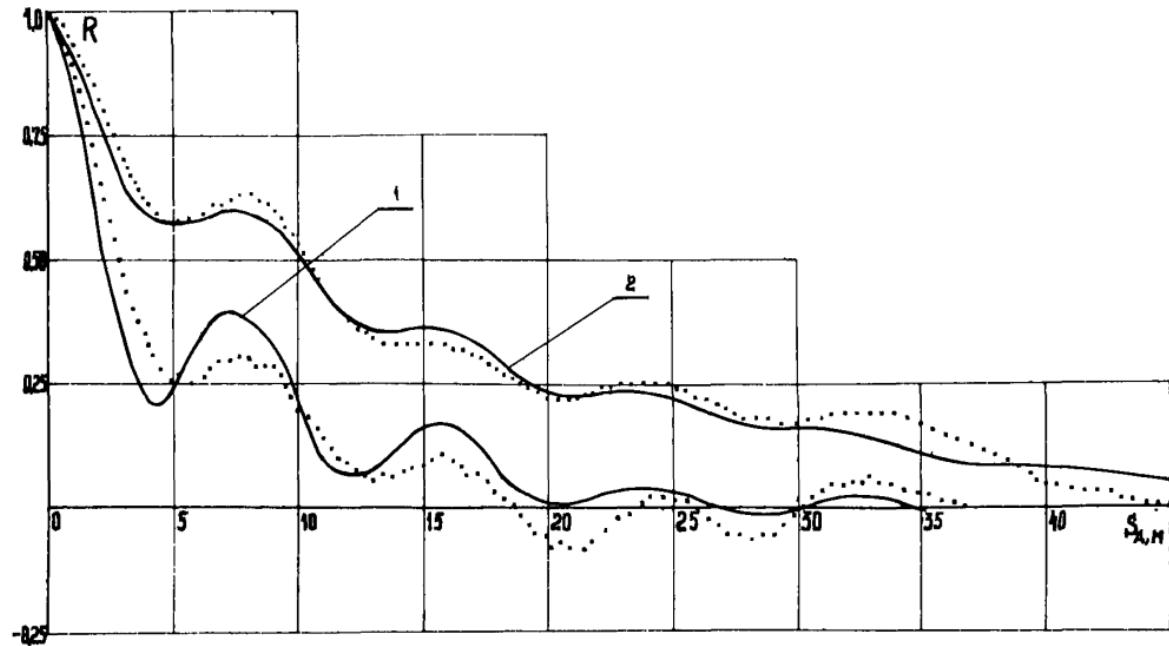


Рис. II. Нормированные корреляционные функции продольного профиля грунтовой дороги:
1-левая колея; 2-правая колея

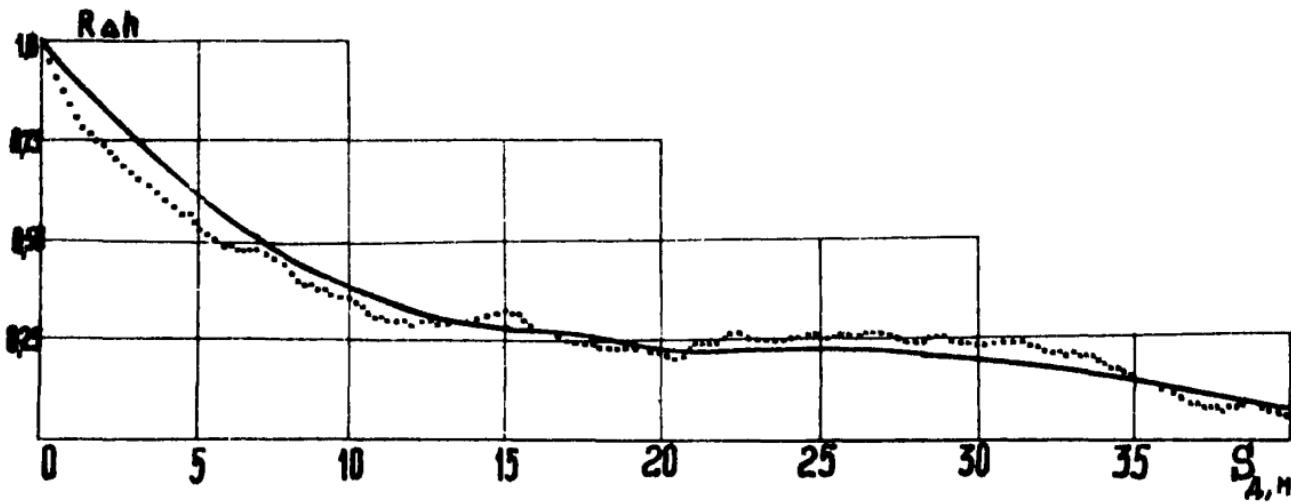


Рис. 12. Нормированная корреляционная функция поперечного профиля грунтовой дороги

ЛИТЕРАТУРА

1. Дукельский А. И. Подвесные канатные дороги и кабельные краны. М., Машиностроение, 1967.
2. Рекомендации по перевозке длинномерных железобетонных конструкций промышленных зданий автотранспортом. НИИСК, Киев, Госстрой СССР, 1973.
3. Аианьев И. В., Тимофеев П. Г. Колебание упругих систем в авиационных конструкциях и их демпфирование. М., Машиностроение, 1965.
4. Закин Я. Х., Щукин М. М., Марголис С. Я., Ширяев П. П., Андреев А. С. Конструкции и расчет автомобильных поездов. М., Машиностроение, 1968.
5. Силаев А. А. Спектральная теория подрессоривания транспортных машин. М., Машиностроение, 1972.
6. Камерштейн А. Г., Рождественский В. В., Ручинский М. Н. Расчет трубопроводов на прочность. М., "Недра", 1969.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Общие положения	3
2. Схема оправления длинномерных труб и секций при перевозке	9
3. Режим перевозки длинномерных труб	10
4. Дорожные условия	28
Приложения	30
Литература	40

Руководство
по оценке динамических параметров
труботранспортных автопоездов

Р 311-78

Издание ВНИИСТА

Редактор Т.Я.Разумовская Корректор С.И.Михайлова
Технический редактор Т.В.Беремева

Л-70649	Подписано в печать 3.XI.78г. Формат 60x84/16	
Печ. л. 2,5	Уч.-изд. л. 2,0	Бум. л. 1,25
Тираж 500	Цена 20коп.	Заказ 102

Ротапринт ВНИИСТА