



Пояснения к задачам

Из теории автомобиля известно:

1. Сила дорожного сопротивления, которую преодолевает автомобиль при движении, определяется по формуле:

$$P_{\varphi} = P_f + P_{\alpha}, \quad (1)$$

где P_{φ} – сила дорожного сопротивления, Н; P_f – сила сопротивления качению, Н;
 P_{α} – сила сопротивления подъему, Н.

При этом:

$$P_f = G_A f \cos \alpha, \quad (2)$$

где G_A – вес автомобиля, Н; f – коэффициент сопротивления качению, зависит от типа и состояния дороги, в общем случае берется из специальных таблиц (фрагмент представлен в таблице 1); α – угол подъема дороги.

$$P_{\alpha} = \pm G_A \sin \alpha, \quad (3)$$

Знак «+» берется в том случае, когда автомобиль движется на подъем, знак «-» – при движении автомобиля на спуске.

2. Сила сопротивления воздуха определяется из выражения:

$$P_w = k \cdot F_A \cdot V_A^2, \quad (4)$$

где P_w – сила сопротивления воздуха, Н; k – коэффициент обтекаемости автомобиля, $\frac{H \cdot c^2}{M^4}$, берется из специальных таблиц; F_A – площадь поперечного сечения автомобиля, M^2 ;
 V_A – скорость движения автомобиля, м/с.

3. Условия движения автомобиля:

– равномерное движение $P_A = P_{\varphi} + P_w$;

– движение с ускорением $P_A > P_{\varphi} + P_w$;

– движение с замедлением (без буксования) $P_A < P_{\varphi} + P_w$,

где P_A – сила тяги на колесах автомобиля, Н.

4. Удельное давление автомобиля на грунт рассчитывается по формуле: масса машины, деленная на контактную площадь грунта. Измеряется в $кг/см^2$.

Оно означает то, с какой силой давит автомобиль на 1 квадратный сантиметр дорожного полотна. Из формулы следует, что давление на грунт зависит не только от массы автомобиля, но и от общей площади соприкосновения колес автомобиля с дорогой, или, как говорят, – общей площади «пятен контакта» колес.

Для справки: удельное давление пешехода – $0,6 кг/см^2$; лыжника – $0,04 кг/см^2$.

5. Предельная несущая способность грунта – это максимальное давление, которое он может выдерживать без разрушения.

Для справки: предельная несущая способность снежного наста – $0,3 кг/см^2$.

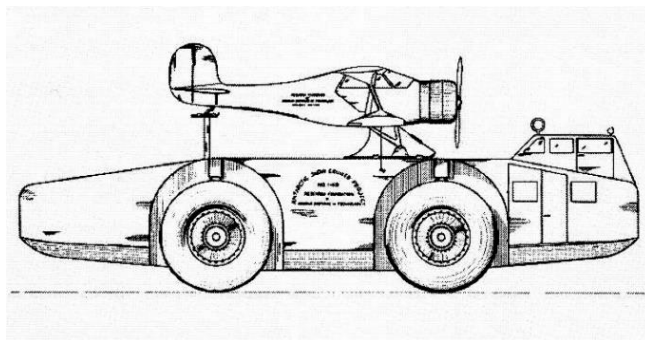
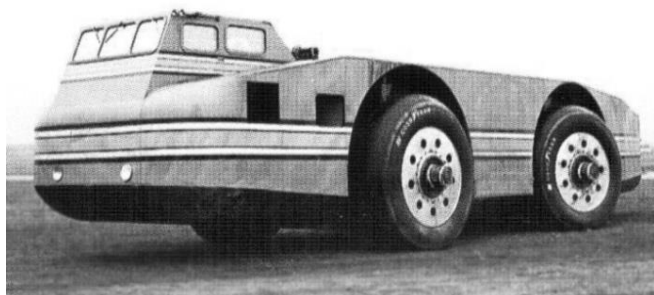
Таблица 1

Средние значения коэффициента сопротивления качению

№	Виды покрытия дороги	Коэффициент, f
1	Асфальтовая дорога в отличном состоянии	0,015
2	Гравийная дорога в хорошем состоянии	0,022
3	Грунтовая дорога в хорошем состоянии	0,023

4	Ровный лед	0,025
5	Сыпучий песок	0,2
6	Снежный надув (слабо укатанный снег)	0,08

Описание проблемы



На иллюстрациях представлены чертеж и фотография Snow Cruiser («Снежный крейсер») – автомобиля, разработанного и построенного в США в конце 30-х годов прошлого века специально для покорения Антарктиды. Предполагалось, что, пройдя во время экспедиции 8000 километров, «Снежный крейсер» крест-накрест пересечет Ледовый континент, проедет всю его береговую линию и дважды побывает на Южном полюсе.

Для своего времени конструкция Snow Cruiser была верхом инженерной мысли. Основой огромной машины была пространственная трубчатая рама, обшитая металлическими листами с двухслойным утеплением. По периметру кузова проходили трубы системы охлаждения двигателей, одновременно игравшие роль своеобразного «центрального отопления» салона, а горячий воздух от работающих моторов отводился в колесные арки и обдувал шины, предотвращая тем самым их обледенение. Система отопления вездехода была настолько эффективной, что внутри машины, даже при самых сильных морозах, экипажу требовалась только легкая одежда и тонкие одеяла для сна.

Автомобиль имел длину 17 метров, ширину – 6 метров и высоту – почти 5 метров. Такие гигантские размеры стали следствием того, что машина использовалась в качестве передвижной исследовательской станции. Внутри ее кузова размещались и двигательный отсек, и 3-местная рубка управления, вынесенная наверх, и каюты экипажа со спальными местами, и кают-компания с мягкими креслами, и кухня с мойкой и плитой, и мастерская со сварочным аппаратом и токарным станком, и фотолаборатория. Кроме этого, в кузове еще были склад провизии и бак, вмещавший почти девять с половиной тысяч литров дизельного топлива.

Экипаж машины состоял из пяти человек, в том числе и пилота самолета. На крыше «Снежного крейсера» размещался 5-местный биплан Beechcraft Model 17, который предназначался для ведения воздушной разведки и аэрофотосъемки, а в случае возникновения какой-то критической ситуации все члены экипажа должны были сесть в него и улететь. И автомобиль, и самолет были выкрашены в ярко-красный цвет, чтобы их было легко обнаружить в ледяной пустыне Антарктиды.

У «Снежного крейсера» был колесный движитель. Огромные, гладкие (без протектора) покрышки диаметром 120 дюймов (больше 3 м) и шириной 33 дюйма (0,86 метра) были изготовлены из морозостойкой резины. Автомобиль имел гибридный привод. Перед передней осью стояли два 11-литровых 6-цилиндровых дизельных двигателя мощностью по 150 л.с., которые раскручивали два генератора, запитывавших четыре электромотора мощностью по 50 л.с. каждый, располагавшиеся в ступицах колес. Все колеса были не только ведущими, но и управляемыми. «Снежный крейсер» на шоссе мог разогнаться до вполне приличных 48 км/ч — неплохой показатель для машины полной массой в 38 тонн (без самолета).

Однако после прибытия в начале 1940 года «Снежного крейсера» в Антарктиду выяснилась грубейшая ошибка его разработчиков – оказалось, что ходовая часть машины могла работать только на твердой и ровной поверхности. В реальности же, из-за высокого удельного давления, колеса разрушали снежный наст, и автомобиль проваливался в снег, после чего машина

буксовала, зарываясь в снег и не могла сдвинуться с места. К тому же, у нее была отвратительная геометрическая проходимость: из-за своих огромных свесов она просто не могла преодолеть ледяные торосы и снежные надувы даже метровой высоты, которые для Антарктиды были стандартными «дорожными условиями».

В итоге, за две недели «Снежный крейсер» проехал в Антарктиде всего 148 километров по ровному льду. Дальше плато закончилось, и машина встала. Было решено движение остановить и превратить автомобиль в стационарную научно-исследовательскую станцию. В таком виде он проработал до 1941 года, когда экипаж был вынужден законсервировать Snow Cruiser и покинуть его.

В конце 1946 года во время очередной американской антарктической экспедиции брошенный вездеход был обнаружен. Выяснилось, что транспортное средство хорошо сохранилось и нуждается только в техническом обслуживании. Во второй раз снегоход нашли в 1958 году. На сей раз для того, чтобы откопать машину из-под снега, использовали бульдозер. В более поздних экспедициях найти автомобиль уже не смогли.

Задача 1 (15 баллов)

Определите, какая сила тяги должна быть на колесах «Снежного крейсера», чтобы обеспечить его движение в Антарктике. Учитывая низкую скорость машины, сопротивлением воздуха можно пренебречь.

Задача 2 (10 баллов)

Определите примерное удельное давление на грунт «Снежного крейсера». Учтем, что ориентировочная длина пятна контакта колеса автомобиля при его движении по снежному надуву составляет 0,25 м. Сделайте заключение о возможности движения Snow Cruiser по снежному надуву.

Задача 3 (75 баллов)

Представьте, что вы являетесь членом международной антарктической экспедиции, которая разыскала Snow Cruiser, извлекла его из-под снега и провела необходимое техническое обслуживание. Нужно провести эвакуацию машины в порт, откуда на корабле она будет доставлена на Большую землю в музей.

Вашей задачей является сделать так, чтобы «Снежный крейсер» смог самостоятельно преодолеть этот маршрут. Обоснуйте, какие изменения в его конструкции необходимо для этого провести. Сделайте эскиз предлагаемых вами конструктивных изменений и опишите их. Пользуясь имеющимися данными, подтвердите расчетами реальность ваших предложений.