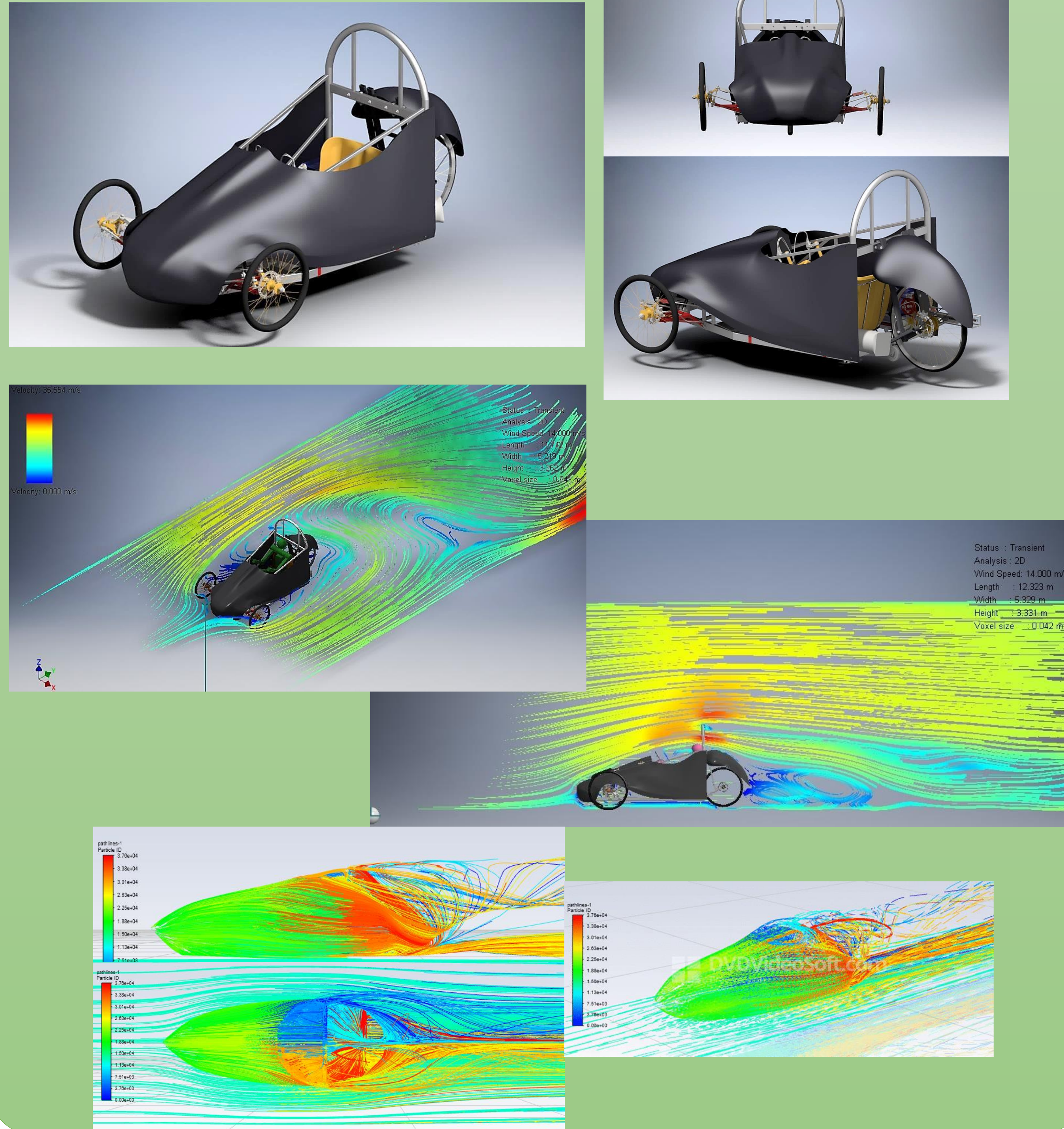


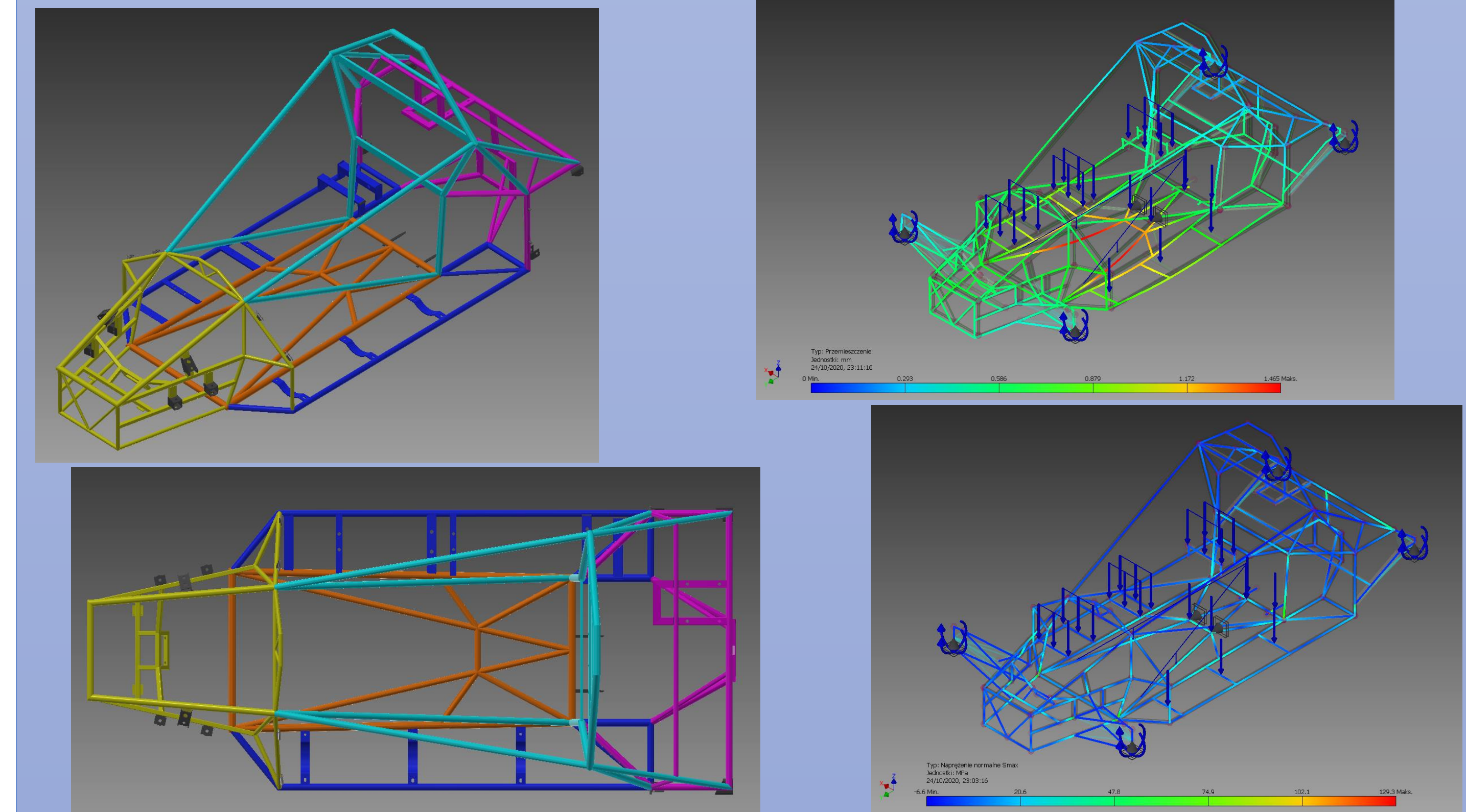
Projekt poszycia



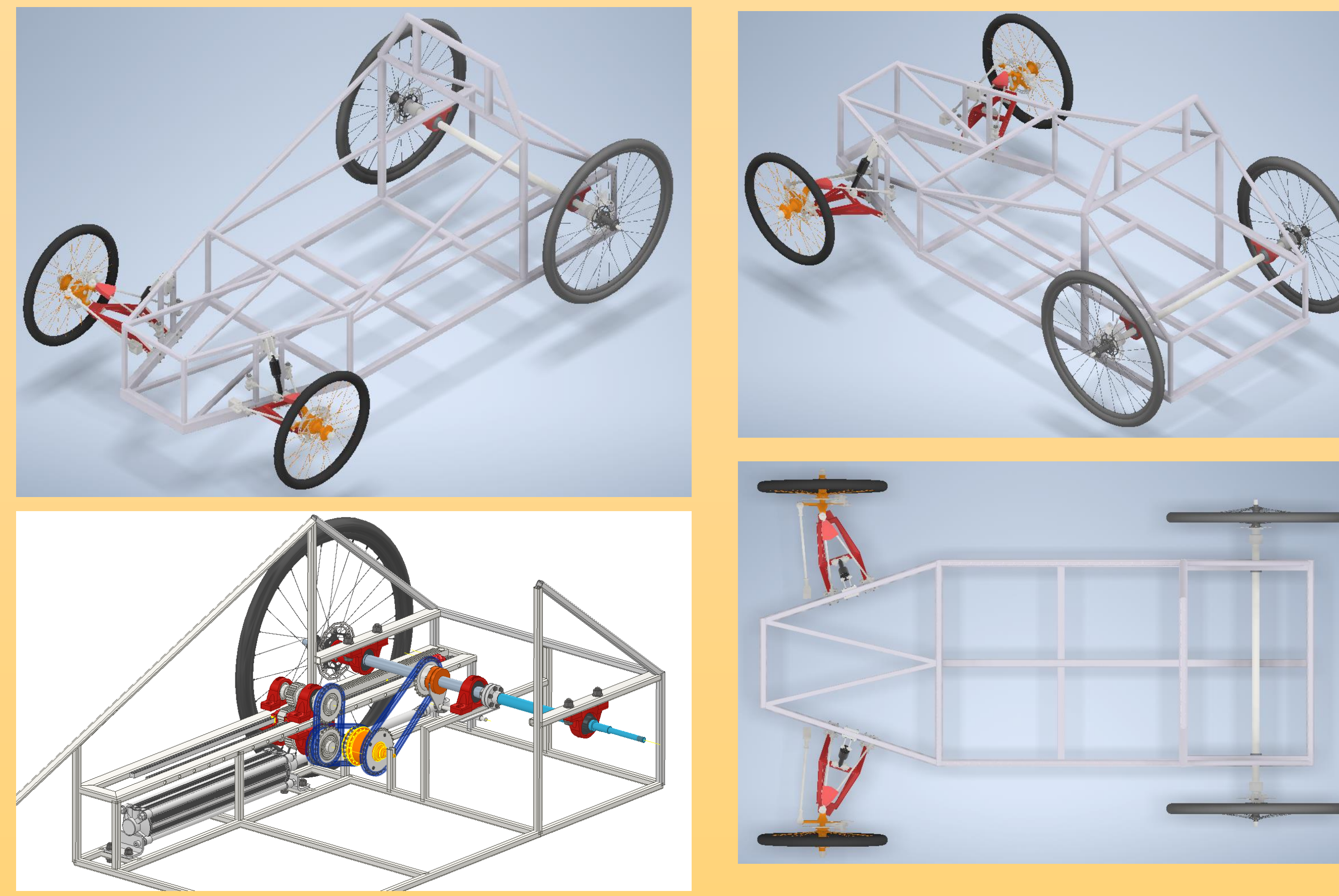
Zawody Aventics Pneumobil



Projekt ramy pojazdu

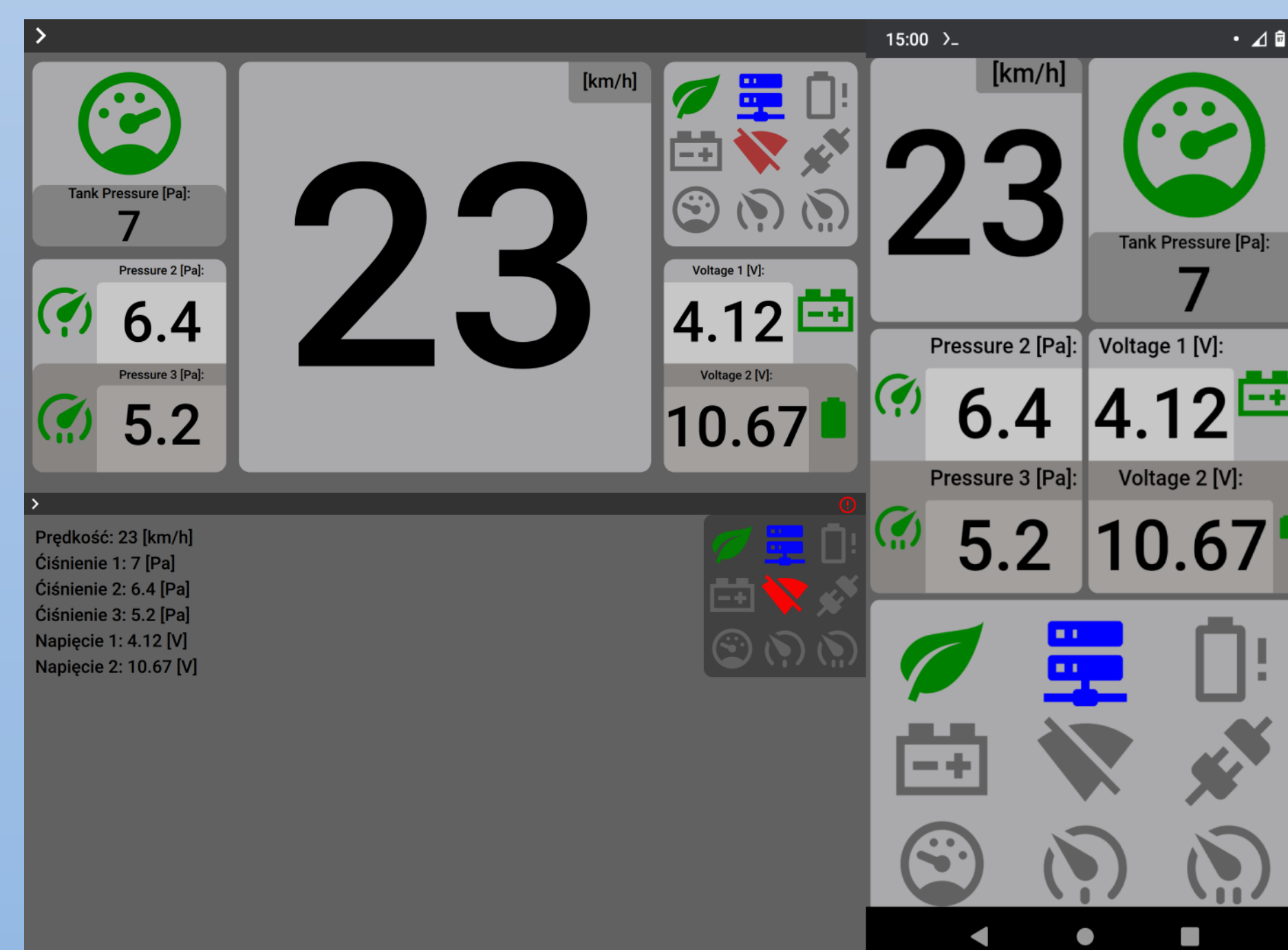
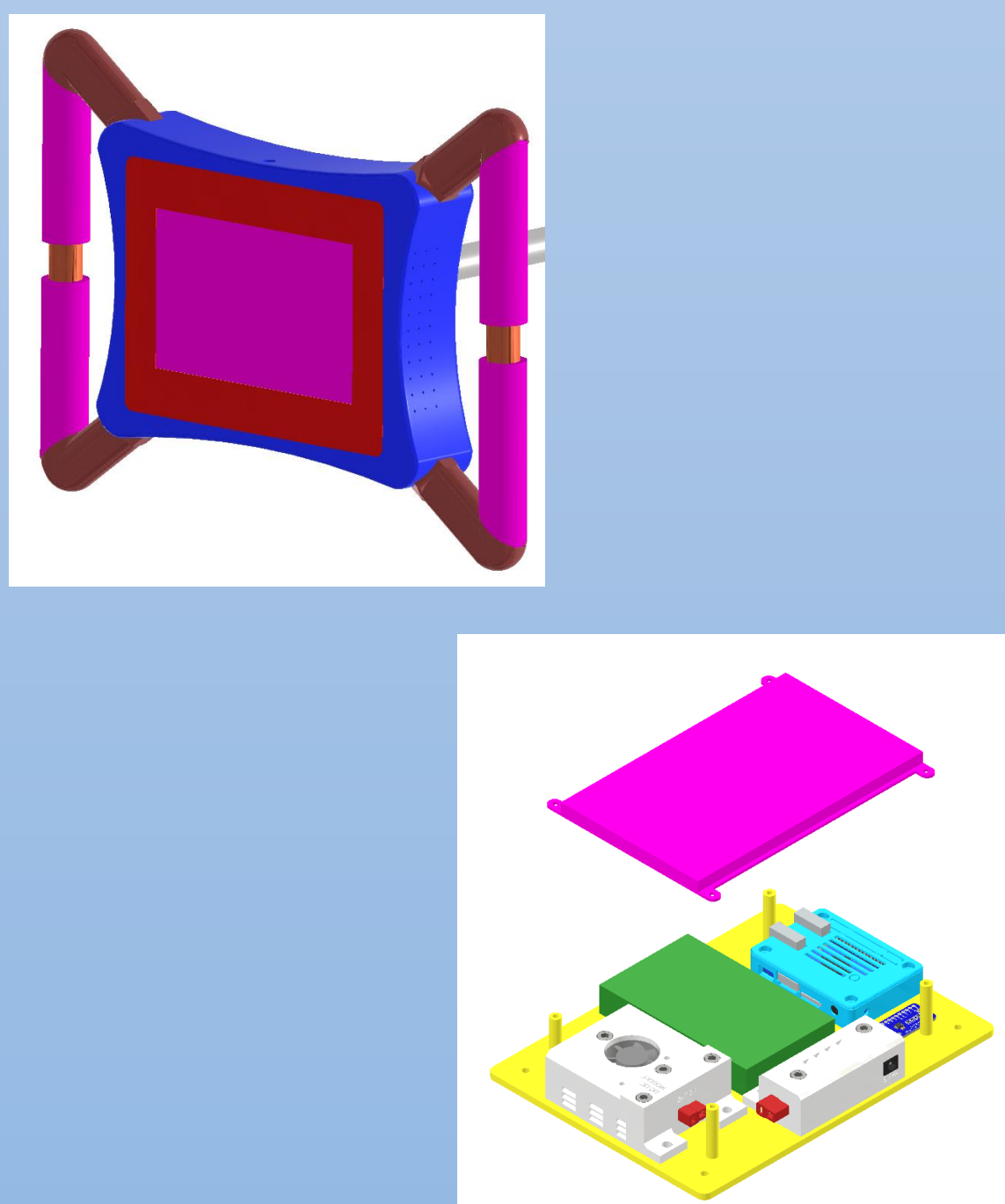


Zawieszenie i układ napędowy



PRZEBIEG OPTIMALIZACJI											
Iteracja	Dokonane zmiany	Masa całkowita ramy [kg]	Szywność na skręcanie ramy [Nm/deg]	Napięcie maksymalne [MPa]	Zmiana procentowa masy	Zmiana procentowa sztywności	Zmiana procentowa naprężenia	Znormalizowana korzyść ze zmiany dla masy	Znormalizowana korzyść ze zmiany dla sztywności na skręcanie	Znormalizowana korzyść ze zmiany dla naprężenia	Ocena kroku.
0	Model bazowy	29.20	307.87	328.90				0.69	0.24	0.24	0.61
1	Redukcja ilości profili pomocniczych.	28.42	301.22	329.50	-2.66%	-2.16%	0.18%	0.23	0.42	0.57	0.23
2	Triangulacja drugiej obręczy.	28.61	312.09	305.10	-2.01%	1.37%	-7.24%	0.18	0.36	0.26	0.00
3	Przywrócenie trapezowego wspornika drugiej obręczy z modelu bazowego.	28.90	316.89	304.00	-1.03%	2.93%	-7.57%	0.16	0.30	0.10	0.10
4	Dodanie prostokątnej belki poprzecznej w płaszczyźnie działania momentu.	29.24	326.21	284.70	0.13%	5.96%	-13.44%	0.38	0.27	0.24	0.20
5	Usunięcie trapezowego wspornika drugiej obręczy	29.11	322.32	285.00	-0.29%	4.69%	-13.35%	0.38	0.27	0.24	0.20
6	Dodanie wsporników skośnych między drugą obręczą a belką poprzeczną z punktu 4	29.29	371.62	228.20	0.29%	20.71%	-30.62%	0.24	0.82	1.00	0.72
7	Zmiana grubości profili w których stwierdzono największą koncentrację naprężeń	29.24	372.90	200.70	0.12%	21.12%	-38.98%	0.34	0.32	0.61	0.33
8	Redukcja grubości profili obręczy przedniej oraz podłogi dla części czołowej pojazdu.	28.84	364.72	202.90	1.25%	18.47%	-38.31%	0.31	0.22	0.21	0.34
9	Redukcja średnicy i grubości środkowych wzmocnień wzdłużnych	28.28	351.10	204.60	-3.14%	14.04%	-37.79%	0.38	0.16	0.22	0.40
10	Redukcja średnicy i grubości profili obwodowych głównej części podłogowej	27.66	333.25	203.50	-5.27%	8.24%	-38.13%	0.61	0.12	0.26	0.43
11	Redukcja średnicy i grubości profili tylniej części ramy	26.23	321.84	206.20	-10.18%	4.54%	-37.31%	1.00	0.19	0.21	1.00
12	Redukcja średnicy i grubości profili zewnętrznych burtowych oraz dolnych profili mocowania dyferencjału.	25.64	292.46	224.50	-12.21%	-5.01%	-31.74%	0.60	0.00	0.00	0.21
13	Częściowe cofnięcie zmian iteracji 12, wzmocnienie i zmiana kształtu profilu poprzecznego drugiej obręczy.	26.31	358.67	213.10	-9.90%	16.50%	-35.21%	0.00	1.00	0.40	0.29
14	Redukcja grubości profili obręczy środkowej podłączonych najmniej sztywnemu naprężeniu.	26.04	356.90	223.90	-10.84%	15.92%	-31.92%	0.45	0.29	0.10	0.26

Kierownica i system telemetryczny



Schemat działania oprogramowania:

