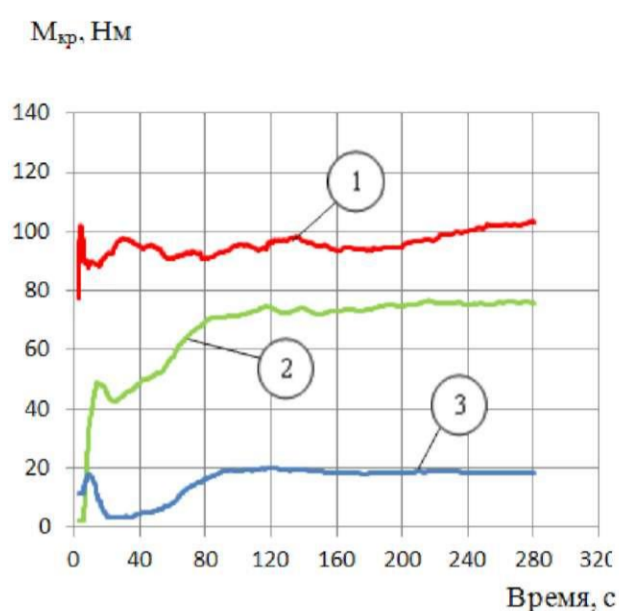


1 - Частота вращения левого колеса; 2 - Частота вращения правого колеса.

Рис. 1. Частоты вращения ведущих колес



1 - $M_{кр}$ входного вала; 2 - $M_{кр}$ левого колеса; 3 - $M_{кр}$ правого колеса.

Рис. 2. Крутящие моменты

Это можно наблюдать из графиков K_{δ} и $M_{кр}$, где увеличивающейся разности $M_{кр}$ соответствует увеличивающееся значение K_{δ} . По мере увеличения K_{δ} разность $M_{кр}$ и частот колес выравнивается до показателей, соответствующих данным условиям движения. После того как разность моментов на колесах станет постоянной, происходит снижение K_{δ} до значения, позволяющего поддерживать эту разность в данных дорожных условиях постоянной и соответствующей распределению нагрузок (сил сцепления) колес. При этом отношение частот вращения колес становится близким 1, что способствует устойчивому прямолинейному движению автомобиля.