

## Спільна робота антиблокувальної системи (ABS) з електронною системою розподілу гальмівного зусилля (EBD)

Структурна схема системи спільної роботи ABS з EBD представлена на рис. 4.31.

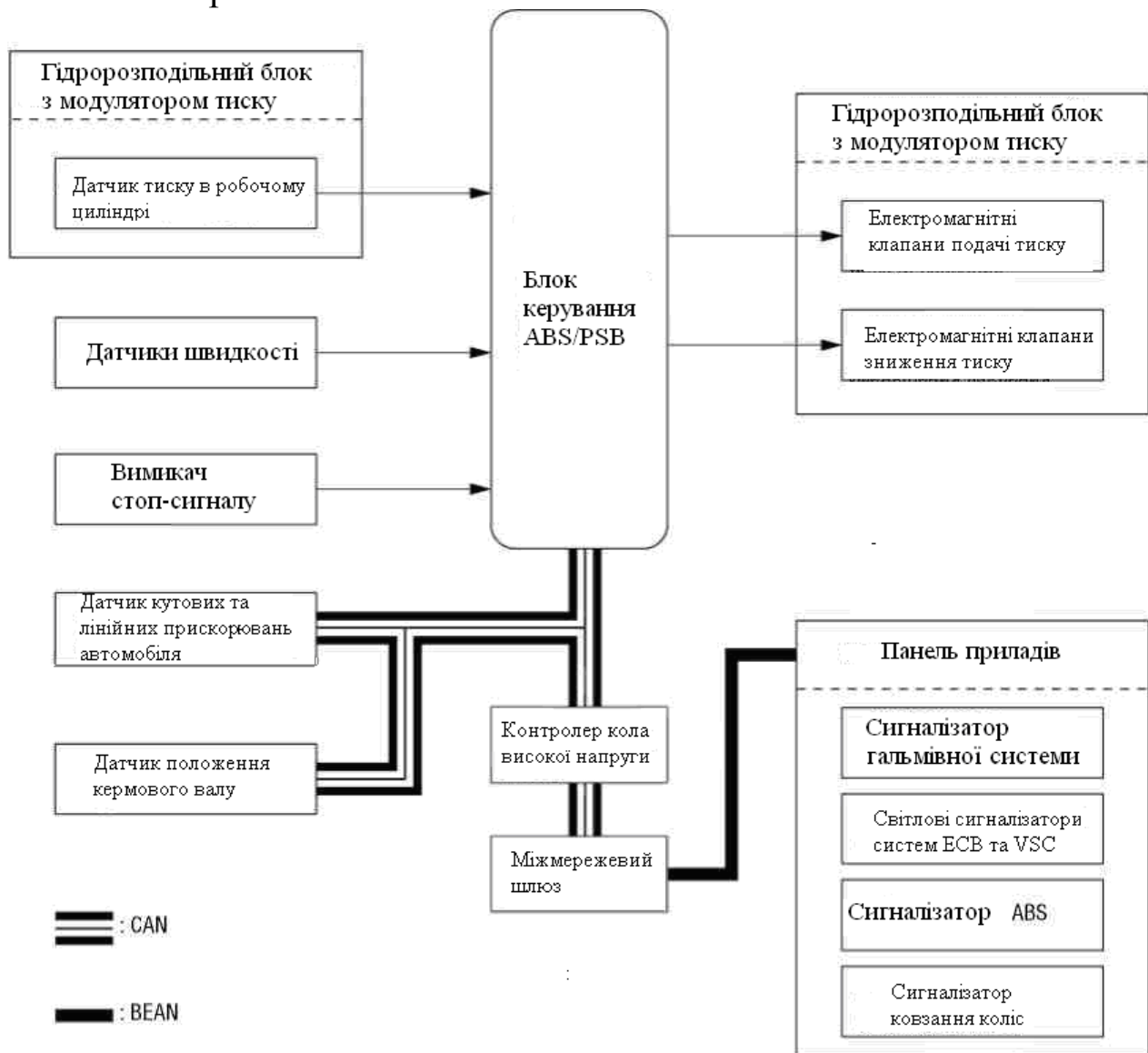


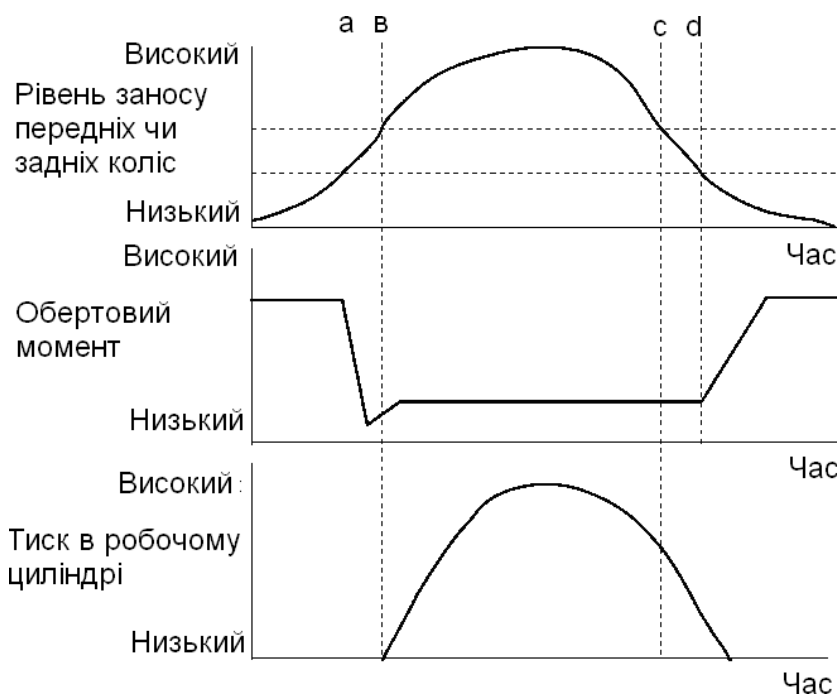
Рис. 4.31. Структурна схема системи спільної роботи ABS з EBD

На підставі сигналів від чотирьох датчиків швидкості обертання коліс, блок керування антиблокувальною / протибуксовальною системою обчислює значення швидкості обертання й уповільнення швидкості обертання кожного з коліс і виявляє схильність коліс до ковзання.

Блок керування антиблокувальною / протибуксовальною системою, використовуючи клапани збільшення й зменшення тиску, роздільно регулює тиск у робочому циліндрі кожного колеса, діючи адекватно інтенсивності ковзання колеса, і використовуючи для цього три різних режими:

- режим зниження тиску;
- режим стабілізації тиску;
- режим підвищення тиску.

Сигнали від датчиків швидкості обертання коліс, датчиків кутового й лінійного прискорення й датчика положення рульового вала обробляються блоком керування антиблокувальною/ протибуксовальною системою для визначення положення автомобіля. У тому випадку, коли виникає загроза сильного заносу передніх або задніх коліс, або в результаті екстреного об'їзду перешкоди, або при виконанні повороту, блок керування антиблокувальною / протибуксовальною системою вирішує, що динамічні параметри автомобіля вийшли за встановлені межі, він починає регулювати переданий на колеса обертовий момент і тиск у робочих циліндрах (рис. 4.32).



- a** – Початок регулювання переданого обертового моменту;
- b** – Початок регулювання моменту гальмування;
- c** – Завершення регулювання моменту гальмування;
- d** – Завершення регулювання переданого обертового моменту.

Рис. 4.32. Ілюстрація тиску у робочих циліндрах у режимі заносу

