

Tabela nr 6

TEST SYMULUJĄCY „HAMOWANIE PO HAMOWANIU“		
Prędkość początkowa hamowania - $V_p = 100$ km/h		
Prędkość końcowa hamowania - $V_k = 0$ km/h		
Opóźnienie = $9,8$ m/s ²		
Moment bezwładności = 100 kgm ²		
Liczba hamowań: 5		
„Hamowanie po hamowaniu”: optymalizowana przerwa pomiędzy hamowaniami do niezbędnego minimum koniecznego do ponownego osiągnięcia przez stanowisko badawcze prędkości początkowej hamowania $V_p = 100$ km/h		
CYKL I		
Numer kolejnego hamowania	(*) Wynikowa temperatura początkowa hamowania „ T_p ” [°C] (*)	Wynikowe ciśnienie w układzie hamulcowym „P” [bar]
1		
2		
3		
4		
5		
(*) Temperatura początkowa hamowania - pomiar w materiale tarczy hamulcowej jak na Rysunku nr 2 lub Rysunku nr 3		

Tabela nr 7

SYMULOWANA EKSPLOATACJA											
Prędkość początkowa V_p [km/h]	Prędkość końcowa V_p [km/h]	Moment bezwładności	Opóźnienie m/s ²								
			0,5	1,5	2,5	3,5	4,5	5,5	6,5		
(km/h)		100 kgm ²									
120	80	(*) Temperatura początkowa T_p [°C]	Liczba hamowań	50	2	6					
				75	20	15	5	2	1		
				125	25	20	5	3	2	2	
				175	40	20	9	5	4	3	2
				225	30	20	7	5	4	2	2
				275	20	15	12	8	6	4	2
				325	15	30	15	6	4	2	2
				375	25	10	8	6	5	3	3
				400	20	10	7	6	4		
(*) Temperatura początkowa hamowania - pomiar w materiale tarczy hamulcowej jak na Rysunku nr 2 lub Rysunku nr 3											