



СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1532418** **A1**

(S) 4 B 62 D 55/08, E 02 F 9/02

ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГКНТ СССР

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

И АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 4404279/25-11

(22) 05.04.88

(46) 30.12.89. Бюл. № 48

(71) Производственное объединение
"Дановтижмаш"

(72) Н.Д. Глубочанский и А.Н. Ляшенко

(53) 621.879.34(088.8)

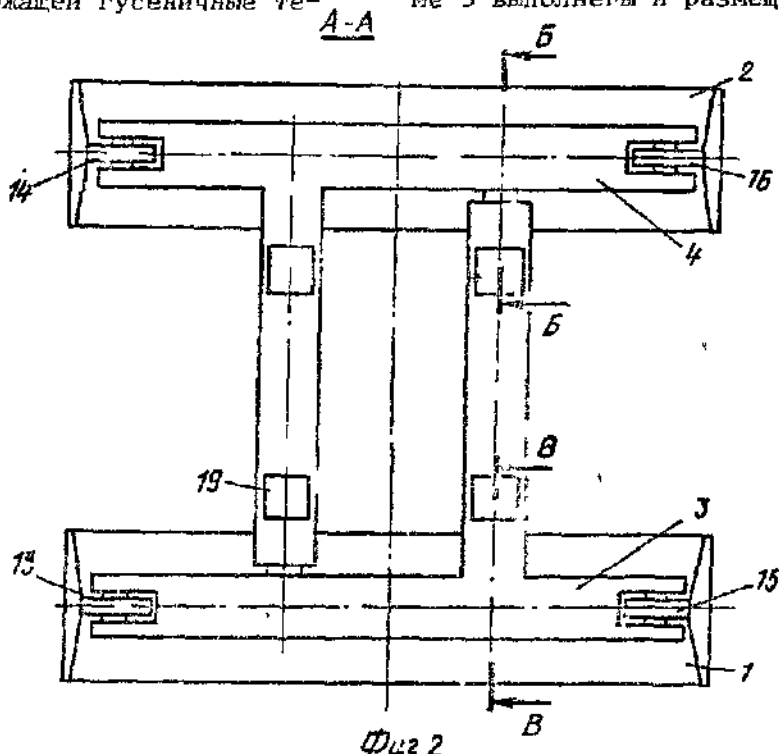
(56) Авторское свидетельство СССР
№ 870612, кл. В 62 D 55/08, 1980.

(54) ХОДОВАЯ ЧАСТЬ ТРАНСПОРТНОГО
СРЕДСТВА

(57) Изобретение относится к транспортному машиностроению и обеспечивает упрощение конструкции и снижение металлоемкости. Для резания указанной задачи в ходовой части транспортного средства, содержащей гусеничные те-

2

лежки 1 и 2, шарнирно связанные между собой, имеющие рамы 3 и 4, связанные посредством цапф с балансирными подвесками опорных катков, взаимодействующих с гусеницами, имеются приводные 13 и 14 и натяжные 15 и 16 колеса. Рамы 3 и 4 каждой гусеничной тележки 1 и 2 жестко соединены с поперечной рамой с соосно расположенными в них цапфами. Например, в раме 3 соосно размещены цапфы, при этом одна из цапф, установленная на консольной части рамы 3 гусеничной тележки 1 выполнена сферической, а рама 4 (3) сопрягаемой гусеничной тележки 2 (1) опирается на балансирную подвеску опорных катков. В раме 4 аналогично раме 3 выполнены и размещены цапфы. 4 ил.



۱۳۳۳

SD 1532418 A1

Изобретение относится к транспортному машиностроению, преимущественно к тяжелым гусеничным машинам.

Цель изобретения - упрощение конструкции и снижение металлоемкости.

На фиг. 1 изображена кодовая часть, вид сбоку; на фиг. 2 - сечение А-А на фиг. 1; на фиг. 3 - сечение Б-Б на фиг. 2; на фиг. 4 - сечение В-В на фиг. 2.

Ходовая часть транспортного средства включает гусеничные тележки 1 и 2, шарнирно связанные между собой, имеющие продольные рамы 3 и 4, связанные посредством цапф 5 и 6 с балансирами подвески 7 и 8 опорных катков 9 и 10, взаимодействующих с гусеницами 11 и 12, приводные 13 и 14 и натяжные 15 и 16 колеса. Продольные рамы 3 и 4 каждой гусеничной тележки 1 и 2, жестко связаны с поперечными рамами. Цапфы 5 и 6 размещены на каждой раме соосно, а одна из цапф (5), установленная на консольной части рамы 3 (4), выполнена сферической. При этом рама 4 (3) сопрягаемой гусеничной тележки 2 (1) опирается на цилиндрические опорные поверхности 2 балансирной подвески 7 при помощи полых осей 17 и 18.

На консольных частях рам 3 и 4 расположены элементы 19 опирания верхней части транспортного средства.

Ходовая часть транспортного средства работает следующим образом.

Вертикальная нагрузка от транспортируемого груза передается на элементы 19 опирания консольных частей рам 3 и 4 гусеничных тележек 1 и 2 через соосно расположенные цапфы 5 и 6 - на балансирные подвески 7 и 8 и гусеницы 11 и 12.

Такое конструктивное исполнение ходовой части, при котором участки

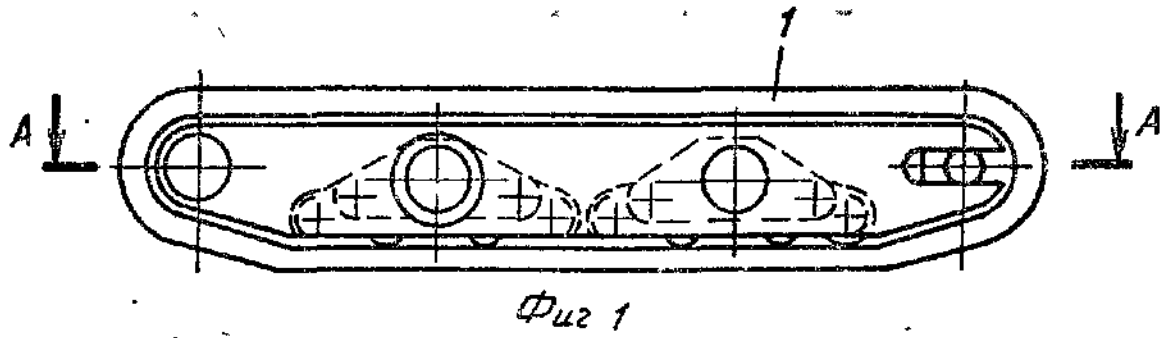
рам 3 и 4, расположенные вдоль гусеничных тележек 1 и 2, не воспринимают вертикальных нагрузок от транспортируемого груза, позволяет уменьшить толщины стенок этих участков рам 3 и 4, что приводит к снижению металлоемкости ходовой части.

Упрощение конструкции достигается тем, что вследствие выполнения рам 3 и 4 гусеничных тележек 1 и 2, жестко связанных с поперечными рамами со сферическими опорами 5 на балансирные подвески 7 опорных катков 9, отпадает необходимость в нижней раме и выравнивающем коромысле, так как рамы 3 и 4 со сферическими опорами 5 одновременно являются опорами и выравнивающим механизмом. Это также приводит к снижению металлоемкости ходовой части.

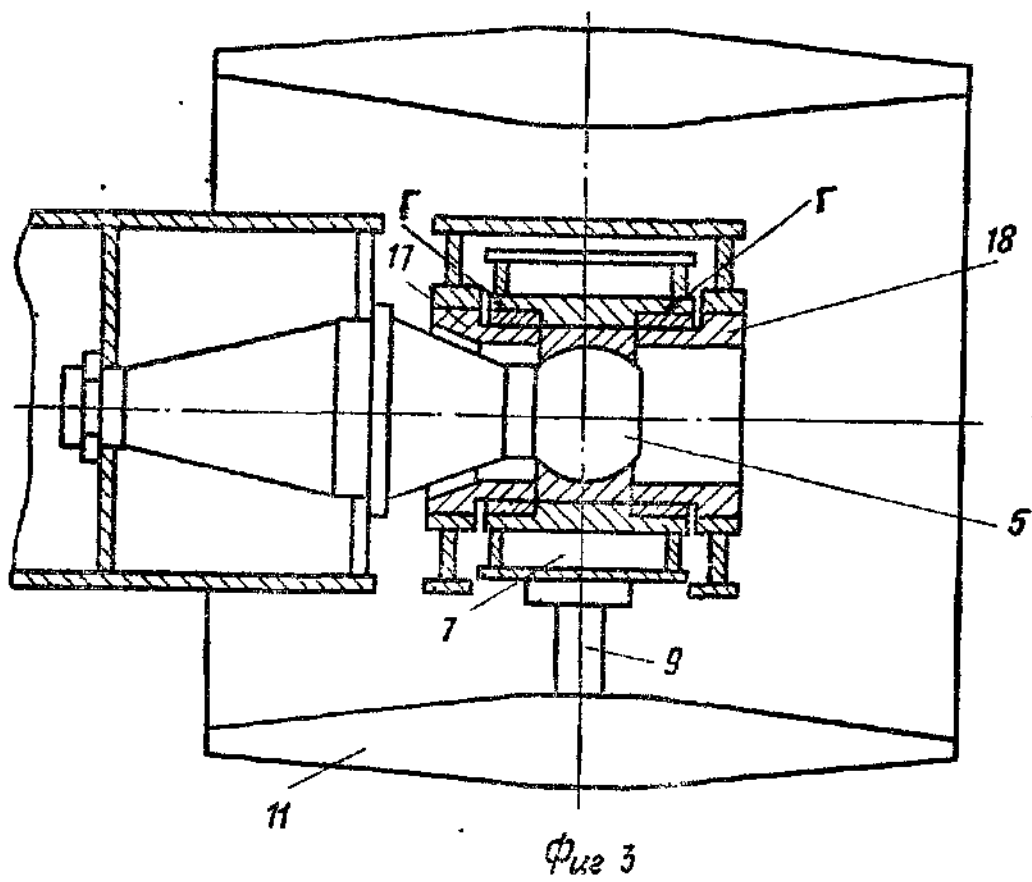
Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

Ходовая часть транспортного средства, содержащая гусеничные тележки, каждая из которых включает в себя охваченные гусеничной лентой ведущее и натяжное колеса и опорные катки, продольную и поперечные рамы, шарнирно связанные между собой сферическими шарнирами, размещенными соосно поперечной раме, поперечная рама каждой тележки размещена со смещением относительно поперечной оси ходовой части транспортного средства, отличающаяся тем, что, с целью упрощения конструкции и снижения металлоемкости, продольная рама каждой тележки жестко соединена с поперечной рамой той же тележки, при этом сферические шарниры установлены в местах соединения поперечной рамы одной тележки с продольной рамой второй тележки, причем смещение поперечных рам обеих тележек от оси гусеничной тележки выполнено симметричным.

1532418

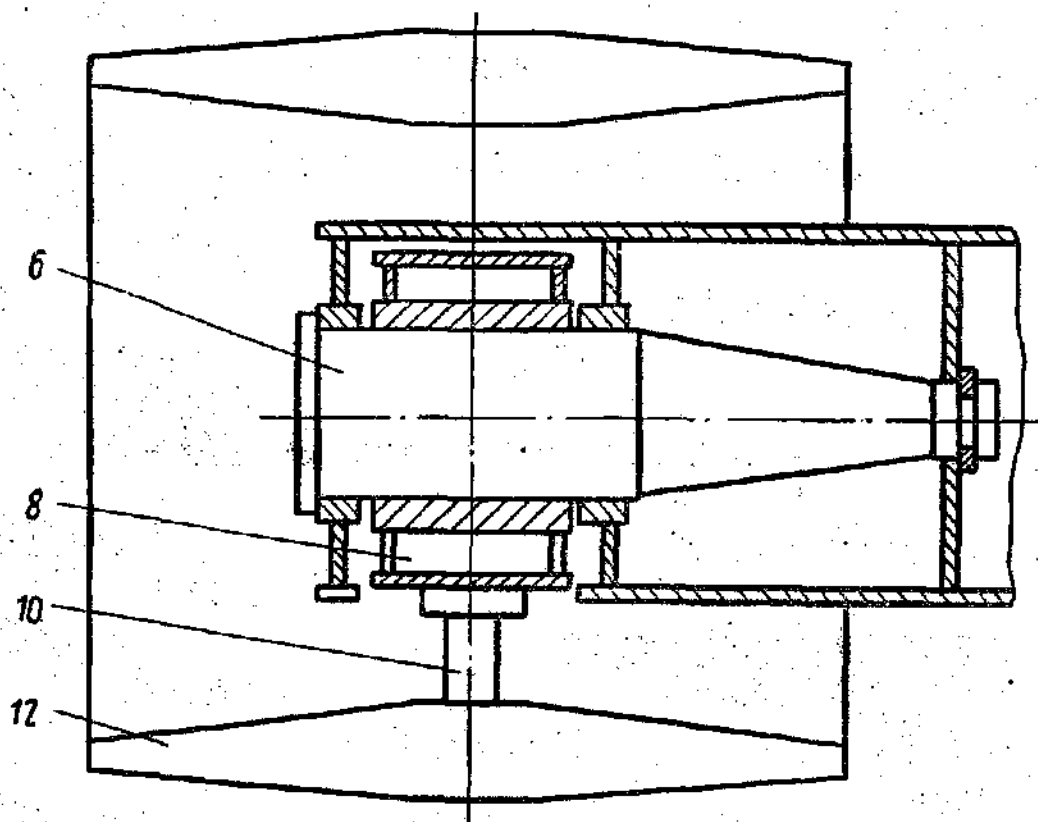


Б-Б



1532418

В - В



Фиг. 4

Редактор М. Петрова	Составитель М. Андреев Техред Л. Олийник	Корректор Т. Палий
---------------------	---	--------------------

Заказ 8054/28	Тираж 480	Подписное
ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР 113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5		

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101