



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 3920767/27 11

(22) 02 07 85

(46) 30 03 87 Бюл. № 12

(71) Производственное объединение «Ждановтяжмаш»

(72) А. В. Машафев, Я. С. Солок, Г. Л. Сачли, С. М. Кленни, М. М. Кононенко и Н. В. Сауэр

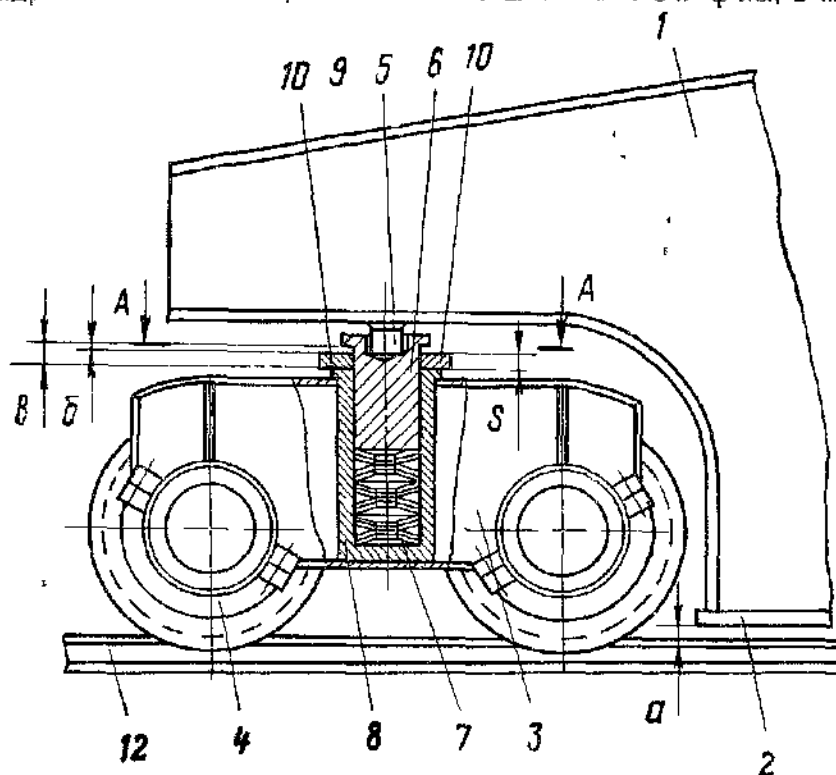
(53) 621 873 (088 8)

(56) Авторское свидетельство СССР № 502829, кл. В 66 С 9/00, 1972

(54) ОПОРНО ХОДОВАЯ ЧАСТЬ ПОДЪЕМНО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

(57) Изобретение относится к подъемно-транспортному оборудованию и может быть применено, например, для подъема и транспортировки гидротехнических затворов. Цель

изобретения — повышение надежности. Опорно-ходовая часть подъемно-транспортного устройства содержит раму 1 с нижней опорной поверхностью 2, установленную на ходовые тележки 3 с колесами 4 посредством сферических шарниров 5, помещенных в верхних частях штоков 6, которые, в свою очередь, установлены соосно на упругих элементах 7, выполненных в виде тарельчатых пружин, в направляющих 8 ходовых тележек 3. Штоки 6 выполнены с заплечиками 9. На ходовых тележках 3 шарнирно установлены фиксирующие планки 10 с возможностью поворота в горизонтальной плоскости и взаимодействия с заплечиками 9. Планки 10 могут быть выполнены серповидными и установлены попарно у каждого штока 6. 1 з. п. ф. л., 2 ил.



Фиг. 1

Изобретение относится к подъемно транспортному оборудованию и может быть применено, например, для подъема и транспортировки гидротехнических затворов.

Цель изобретения — повышение надежности.

На фиг 1 изображена опорно-ходовая часть подъемно-транспортного средства, вид сбоку; на фиг 2 — разрез А—А на фиг. 1

Опорно-ходовая часть подъемно-транспортного средства содержит раму 1, выполненную в виде башмака, нижние поверхности 2 которого являются опорными, установленную на ходовые тележки 3 с колесами 4 посредством сферических шарниров 5, помещенных в верхних частях штоков 6, которые, в свою очередь, установлены соосно на упругих элементах 7, выполненных в виде тарельчатых пружин, в направляющих 8 ходовых тележек 3. Штоки 6 выполнены с заплечиками 9.

На ходовых тележках 3 установлены фиксирующие планки 10 с возможностью поворота в горизонтальной плоскости на осях 11 и взаимодействия с заплечиками 9 штоков 6. Планки 10 могут быть выполнены серповидными и установлены попарно у каждого штока 6.

При загрузке опорно-ходовой части только собственным весом подъемно-транспортного средства между нижними опорными поверхностями 2 башмаков рамы 1 и рельсами 12 имеется зазор a , а между сведенными планками 10 и заплечиками 9 штоков 6 — зазор b , который меньше зазора a , причем сумма толщины S планки 10 и зазора b , т. е. зазор v между тележкой 3 и заплечиками 9 больше зазора a .

Жесткость упругих элементов 7 выбрана из условия превышения зазором a толщины S под действием веса подъемно-транспортного средства, т. е. создания зазора b .

Опорно-ходовая часть подъемно-транспортного средства работает следующим образом

При движении подъемно-транспортного средства к гидротехническому затвору серповидные планки 10 сведены и зафиксированы в указанном положении известными средствами. В этом случае при движении подъемно-транспортного средства по неровностям рельсового пути 12 между нижними опорными поверхностями 2 башмаков рамы 1 и рельсами 12 имеется гарантированный зазор $a—b$

В месте установки гидротехнического затвора (не показано) серповидные планки 10 разводят, выводя их из взаимодействия со

штоками 6 для свободного опускания последних. Затем грузоподъемный орган подъемно-транспортного средства сцепляют с гидротехническими затвором, после чего включают подъемный механизм (не показано). В этом случае при достижении определенных нагрузок, превышающих вес подъемно-транспортного средства, рама 1 проседает на упругих элементах 7 и опирается нижними опорными поверхностями 2 башмаков рамы 1 на рельсы 12.

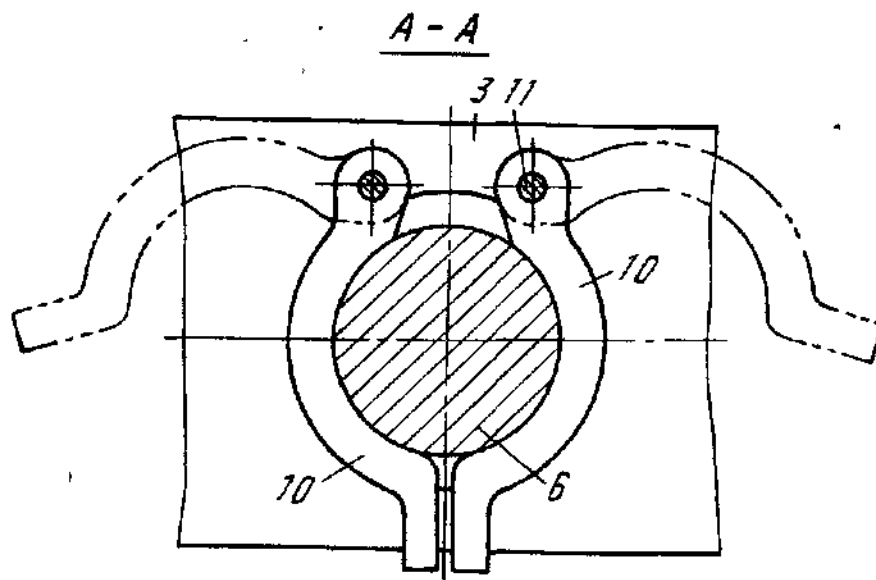
Дальнейший подъем гидротехнического затвора осуществляется подъемно-транспортным средством, опирающимся рамой 1 на рельсы 12. При этом последующее увеличение нагрузок ходовыми тележками 3 не воспринимается. После подъема гидротехнического затвора подъемно-транспортным средством и его фиксации в выдвинутом положении включают подъемный механизм на опускание до провисания тяговых приспособлений. Рама 1 приподнимается на опорно-ходовой части под действием упругих элементов 7, что позволяет беспрепятственно свести планки 10 вручную до взаимодействия со штоками 6.

Затем затвор снова с помощью подъемного механизма поднимают. Рама 1 проседает до упора заплечиков 9 штоков 6 в серповидные планки 10, обеспечивая гарантированный зазор $a—b$ между нижними опорными поверхностями 2 башмаков рамы 1 и рельсами 12, что позволяет производить транспортировку затвора. Ходовая тележка 3 при этом нагружается только от веса устройства и затвора.

Формула изобретения

1. Опорно-ходовая часть подъемно-транспортного средства, содержащая раму с нижней опорной поверхностью, ходовые тележки и устройство для разгрузки последних, установленное между рамой и тележками и включающее вертикальные цилиндры со штоками, соединенными с рамой шарнирно, отличающаяся тем, что, с целью повышения надежности, устройство для разгрузки снабжено фиксирующими планками, шарнирно прикрепленными к ходовым тележкам с возможностью поворота в горизонтальной плоскости, а штоки подпружинены и выполнены с заплечиками для взаимодействия с фиксирующими планками.

2. Опорно-ходовая часть по п. 1, отличающаяся тем, что фиксирующие планки выполнены серповидными и установлены попарно у каждого штока.



Фиг. 2

Редактор И. Касарда	Составитель В. Момот	Корректор Л. Патай
Заказ 818/21	Техред И. Верес	Подписное
	Тираж 721	

ВНИИПИ Государственного комитета СССР по делам изобретений и открытий
113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5
Производственно-полиграфическое предприятие, г. Ужгород, ул. Проектная, 4

