



СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1504145** **A1**

(51) 4 В 62 D 55/12, В 60 G 11/18

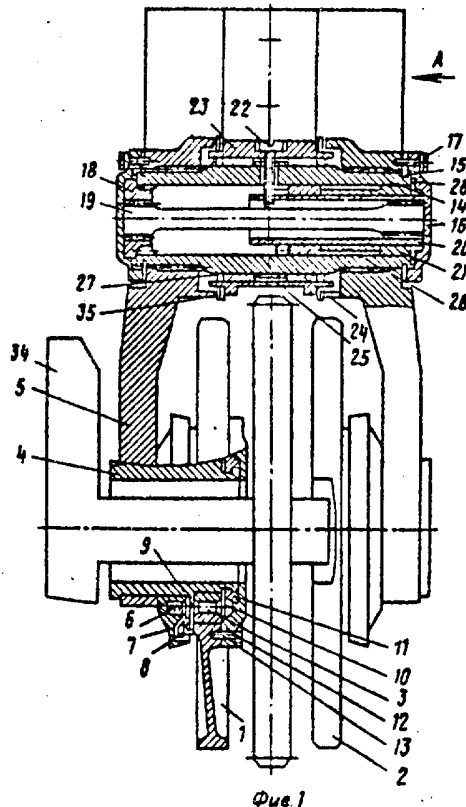
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГИИТ СССР

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

ВСЕСОЮЗНАЯ
ПАТЕНТНО-ТЕХНИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

(21) 4340835/27-11
(22) 10.12.87
(46) 30.08.89. Бюл. № 32
(71) Производственное объединение
"Челябинский тракторный завод
им. В.И. Ленина"
(72) Ю.И. Маркин
(53) 629.1.032 (088.8)
(56) Авторское свидетельство СССР
№ 1054175, кл. В 62 D 55/08, 1982.
(54) ХОДОВАЯ ЧАСТЬ ГУСЕНИЧНОГО ТРАН-
СПОРТНОГО СРЕДСТВА
(57) Изобретение относится к машино-
строению, в частности к тяговым гусе-
ничным машинам. Цель изобретения -

2
уменьшение габаритов и материало-
емкости ходовой части. Ходовая часть
содержит подрессорный опорный каток,
состоящий из двух частей, сидящих на
полной оси, внутри которой расположе-
на ось ведущей звездочки. Каток име-
ет возможность перемещения относи-
тельно оси звездочки, которое огра-
ничивается упорами. При наезде на
препятствие опорный каток, восприни-
мая удар, перемещается относительно
звездочки, нагружая упругий элемент.
Ограничителем перемещения является
упор, который исключает передачу
ударной нагрузки на звездочку. 5 ил.



09 **SU** (11) **1504145** **A1**

Изобретение относится к машиностроению, в частности к тяговым гусеничным машинам.

Цель изобретения - уменьшение габаритов и материалоемкости ходовой части.

На фиг. 1 схематично показана ходовая часть; на фиг. 2 - вид А на фиг. 1; на фиг. 3 - кинематическая схема, вид сбоку; на фиг. 4 - то же, вид сверху; на фиг. 5 - кинематическая схема ходовой части в момент наезда на препятствие.

Устройство состоит из двух частей опорного катка 1 и 2, в которые запрессованы наружные обоймы роликоподшипников 3. Внутренние обоймы этих подшипников посажены на полую ось 4, запрессованную в части балансира 5. Уплотнение подшипников узла торцовое, самоподжиное состоит из пружин 6 сжатия, резиновых манжет 7 и стальных уплотняющих колес 8 и 9. Наружная обойма подшипника сжимается за счет упорного колеса 10, удерживаемого стопорными разрезными полукольцами 11, которые сидят в пазу полой оси и удерживаются от расхождения крышкой 12, прикрученной болтами 13 к одной части катка. Части балансира 5 запрессованы на шлицы трубы 14, имеющей на концах пазы, в которые входят стопорные разрезные полукольца 15, зажатые между балансиром и крышкой 16 болтами 17.

В один конец трубы вставлена шлицевая муфта 18, которая с помощью шлицами входит и зацепляется со шлицами трубы, а ее внутренние шлицы находятся в зацеплении с одной из головок стержня трубчато-стержневого торсиона 19. Противоположная шлицевая головка стержня связана с трубчатой частью 20 торсиона, которая сидит на подшипниках 21 в трубе 14. Конец трубчатой части 20 удерживается от проворачивания болтом 22, который входит в отверстие трубы, проходя через паз в трубе 14, и ввернут в кронштейн 23 крепления узла к раме ходовой тележки. Труба 14 вместе с посаженным на нее балансиром может проворачиваться на подшипниках 24 в кронштейне 23. Между подшипниками 24 стоит распорная втулка 25, а между подшипниками 21 - втулка 26. Уплотнение подшипников 24 осуществляется сальником 27, а смазка нагнетается через масленку,

находящуюся в кронштейне 23, и через паз в распорной втулке 25 и трубе 14 попадает в полость трубчатой части 20 к подшипникам 21 и уплотняется резиновыми кольцами 28, установленными между торцами трубы 14 и крышкой 16.

В один конец балансира 5 запрессованы упоры 29 и 30, которые совместно с упорным винтом 31 и 32 ограничивают прокатку колеса. Закручивая упорный винт 31, можно установить каток в поднятое положение. Положение частей катка 1 и 2 относительно продольной оси ведущей звездочки 33, приводимой через бортовой редуктор 34, регулируется прокладками 35.

Механизм подрессоривания работает следующим образом.

Усилие от балансира 5 передается на трубу 14, на шлицах которой он сидит, и через муфту 18 на один конец торсиона 19, закручивая его при этом. Другой конец торсиона удерживается болтом 22, завернутым в кронштейн 23.

Ведущая звездочка 33 поднята над опорной поверхностью и выполняет только тяговые функции. Сдвоенный опорный каток опущен и подрессорен посредством балансира 5 и торсиона 19. Имеется упор, ограничивающий ход балансира и исключаящий удар на ведущее колесо. Гусеничная ветвь 36 облегает часть опорного катка 1 и 2 и находится в зацеплении с ведущей звездочкой 33.

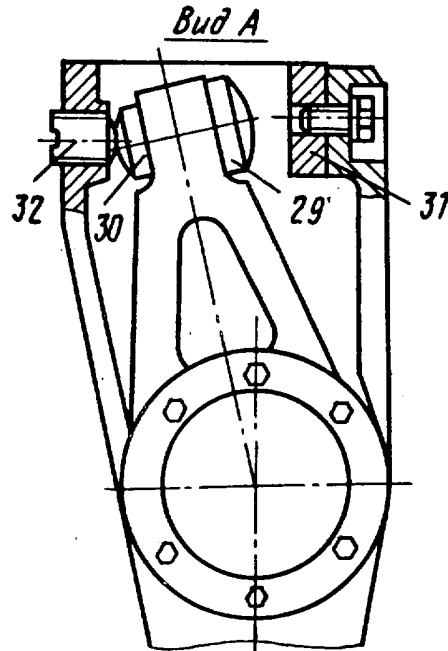
При наезде на препятствие 37 (фиг. 5) части опорного катка 1 и 2, воспринимая удар, поднимаются на балансира 5 на угол α , сжимая торсион 19. Ограничителем подъема является упор 31, который исключает удар на звездочку 33. После переезда препятствия торсион 19 возвратит балансира 5 с частями опорного катка 1 и 2 в исходное положение.

Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

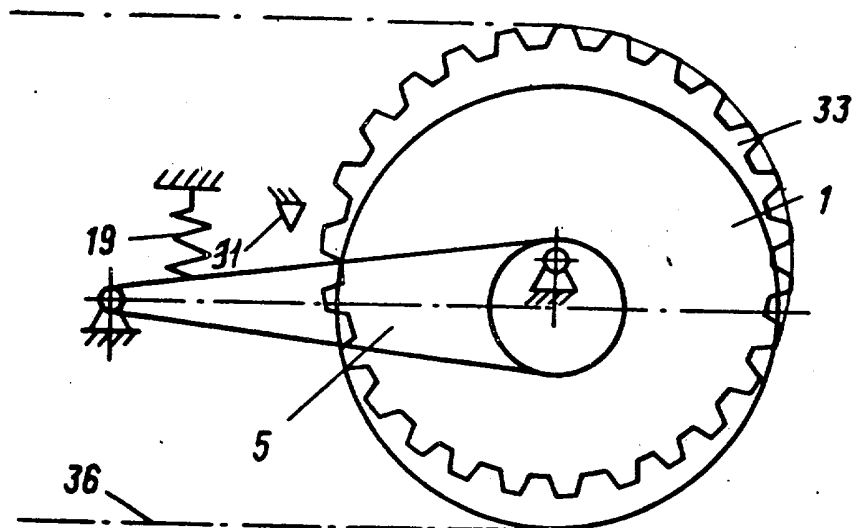
Ходовая часть гусеничного транспортного средства, содержащая ведущую звездочку и опорный каток, ось которого расположена ниже оси звездочки, трубчато-стержневой торсион, балансира, один конец которого связан

с опорным катком, а другой конец - с одним концом торсиона, другой конец последнего связан с кронштейном крепления, отличающаяся тем, что, с целью уменьшения габаритов и материалоемкости, ось опорного катка выполнена полой, внутри кото-

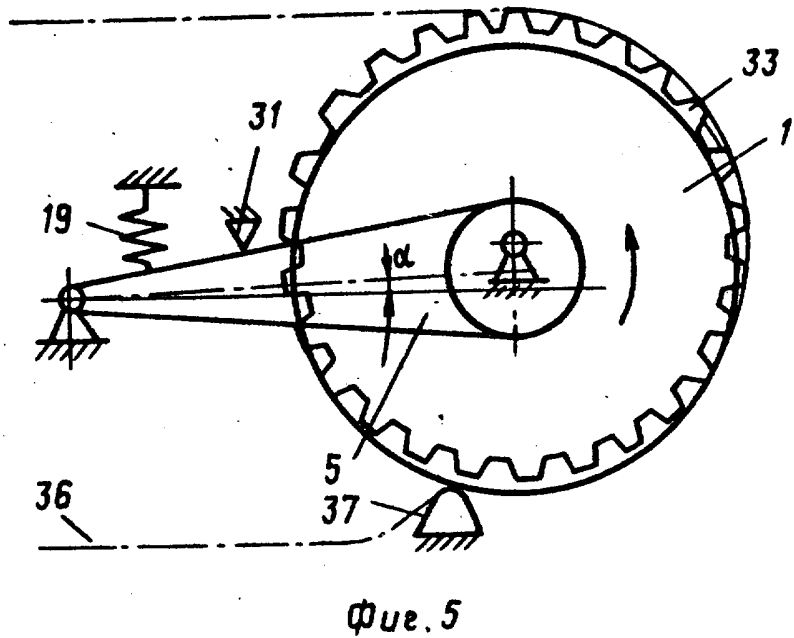
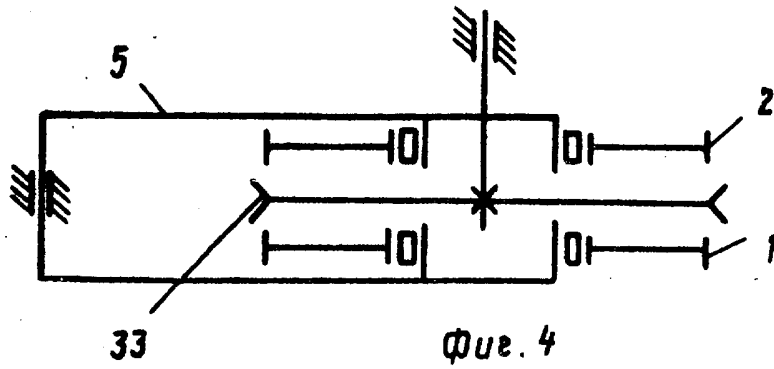
рой расположена ось звездочки, опорный каток выполнен из двух частей, между которыми размещена звездочка, при этом балансир соединен со стержневой частью торсиона, трубчатая часть которого жестко соединена с кронштейном крепления.



Фиг. 2



Фиг. 3



Составитель Е. Гучкова

Редактор Ю. Серeda

Техред Л. Сердюкова

Корректор М. Васильева

Заказ 5204/23

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