



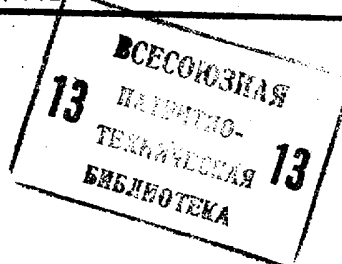
СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1210659** **A**

(51) 4 В 62 D 55/112

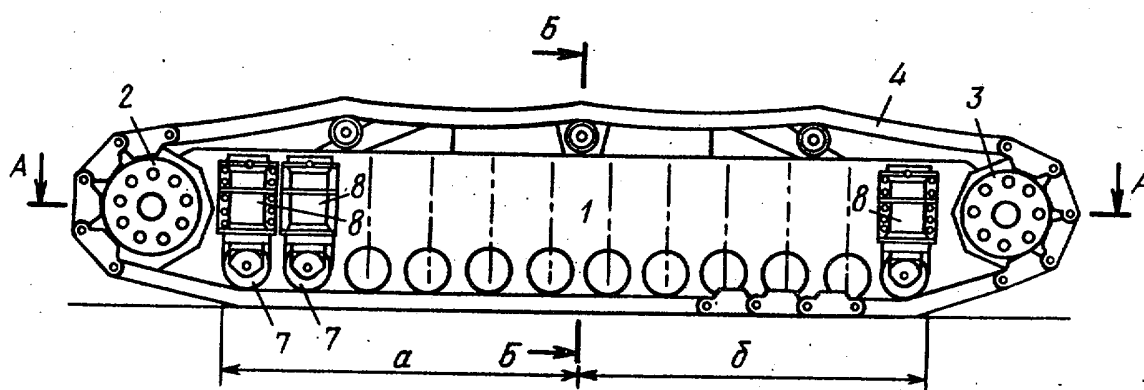
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К ПАТЕНТУ



- (21) 3682352/27-11
(22) 20.12.83
(31) А 4674-82
(32) 23.12.82
(33) АТ
(46) 07.02.86. Бюл. № 5
(71) Фост-Альпине АГ (АТ)
(72) Эрнст Миттер, Арнольд Дёч
и Руперт Брунштайнер (АТ)
(53) 629.113.012.8 (088.8)
(56) Патент ФРГ № 1091905, кл. 72 g,
4, 1961.
(54) (57) 1. ГУСЕНИЧНЫЙ ХОДОВОЙ МЕХА-
НИЗМ, содержащий гусеницу, охватыва-
ющую приводную и направляющую звез-
дочки, закрепленные на гусеничной
тележке, и опирающиеся на гусеницу
опорные катки с гидроцилиндрами, ра-
бочие полости которых гидравлически

объединены в группы, причем рабочие
полости по крайней мере двух гидро-
цилиндров одной группы гидравлически
соединены между собой, а рабочие по-
лости другой группы гидравлически
изолированы по отношению к рабочим
полостям первой группы или групп,
отличающийся тем, что, с
целью уменьшения габаритов, упроче-
ния конструкции, повышения устойчи-
вости и упрощения технологии обслу-
живания механизма, опорные катки ус-
тановлены при помощи подшипников не-
посредственно на поршнях гидроцилинд-
ров, корпуса последних расположены
в пролете между приводной и направля-
ющей звездочками, а поршни размеще-
ны в корпусах с возможностью фикса-
ции от проворачивания в последних.



Фиг. 1

(19) **SU** (11) **1210659** **A**

2. Механизм по п. 1, отличающийся тем, что каждый поршень выполнен в виде полого цилиндра, окружающего рабочую полость, закрытую днищем, подвижно установленного своей внешней стороной в корпусе гидроцилиндра и снабженного шпоночной направляющей, размещенной на внутренней его стороне.

3. Механизм по п. 2, отличающийся тем, что корпус гидроцилиндра снабжен крышкой, к которой жестко прикреплена стаканообразная гильза, размещенная в полый части поршня, причем фиксирующие элементы поршня выполнены в виде размещенных

на его внешней стороне направляющих планок, параллельных продольной оси гидроцилиндра, установленных в шпоночных направляющих.

4. Механизм по пп. 1-3, отличающийся тем, что рабочие полости всех гидроцилиндров соединены с гидросистемой транспортного средства через запорные клапаны.

5. Механизм по пп. 1-4, отличающийся тем, что к каждой полости присоединен запираемый сливной трубопровод.

6. Механизм по пп. 1-5, отличающийся тем, что корпуса гидроцилиндров установлены на внешней стороне гусеничной тележки.

1

Изобретение относится к транспортному машиностроению, преимущественно к подвескам гусеничных транспортных средств.

Цель изобретения - уменьшение габаритов, упрощения конструкции, повышение устойчивости и упрощение технологии обслуживания.

На фиг. 1 изображен гусеничный ходовой механизм, вид сбоку; на фиг. 2 - разрез А-А на фиг. 1; на фиг. 3 - разрез Б-Б на фиг. 1; на фиг. 4 - унифицированный узел подвески; на фиг. 5 - разрез В-В на фиг. 4; на фиг. 6 - разрез Г-Г на фиг. 4.

На гусеничной тележке 1 на подшипниках установлены приводная 2 и направляющая 3 звездочки гусеницы 4. Приводная звездочка 2 приводится во вращение с помощью гидравлического двигателя 5. Гусеничная тележка 1 соединяется с рамой транспортного средства с помощью раскосов 6.

Опорные катки 7 вместе с гидроцилиндрами 8 образуют унифицированный узел подвески, который с помощью болтов 9 закрепляется через промежуточные детали 10 на тележке 1. В рассматриваемой системе предусмотрено двенадцать гидроцилиндров 8 с опорными катками 7. Гидроцилиндры 8 скомпонованы в две группы а и б по

2

шесть гидроцилиндров в каждой группе, которые объединены гидравлически. Группы цилиндров а и б гидравлически разъединены между собой, благодаря чему выравнивание нагрузки на опорные катки 7 происходит только в отдельных группах.

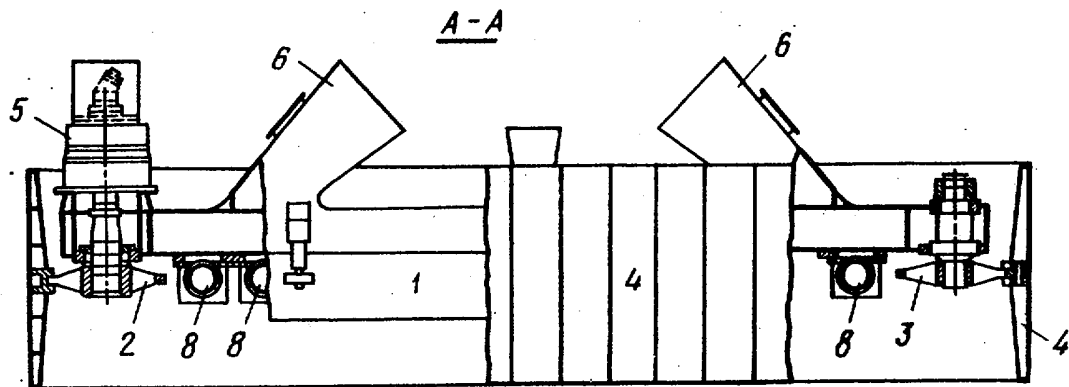
Корпуса 11 гидроцилиндров с помощью винтов 9, установленных в отверстиях 12, привинчены к гусеничной тележке. Рабочая полость 13 гидроцилиндра образована поршнем, который выполнен в виде полого цилиндра 14. Полый цилиндр 14 в нижней части изолирован днищем 15, его внешняя поверхность скользит в корпусе 11, который закрыт крышкой 16 с закрепленной на ней стаканообразной гильзой 17, вдающейся в полый цилиндр 14 и изолированной в нижней части пластиной 18.

К гильзе 17 приварены аксиальные направляющие планки 19, которые размещены в направляющих канавках 20 полого цилиндра 14, образующего поршень. Планки в совокупности с канавками обеспечивают фиксацию поршня от прокручивания, но позволяют ему перемещаться в продольном направлении. В днище 15 поршня имеются элементы 21 крепления для опорных кат-

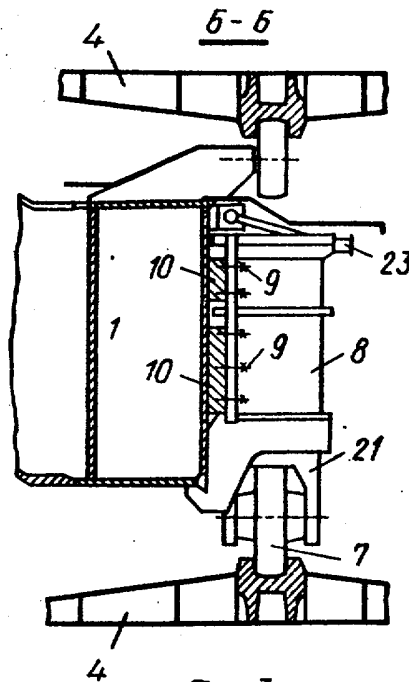
ков 7. Кольцевая камера 22 между гильзой 17 и цилиндром 14 соединена с рабочей полостью 13 поршня. К этой камере 22 присоединен штуцер 23. Крышка 16 присоединена к корпусу 11 с помощью болтов 24. Через штуцеры 23 все гидроцилиндры соединены трубопроводами (не показаны) в группы и с гидросистемой транспортного средства. Кроме того, трубопроводы, отходящие от штуцеров 23, снабжены запорными клапанами (не показаны), позволяющими блокировать любой из гидроцилиндров 8 или несколько цилиндров одновременно, а также сливные клапаны (не показаны).

Гусеничный ходовой механизм работает следующим образом.

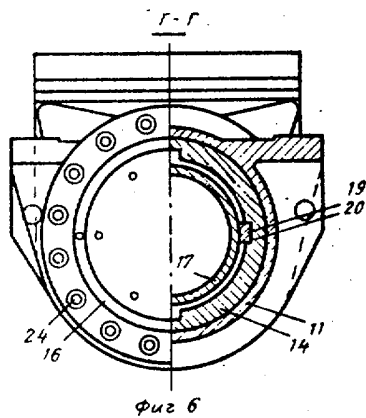
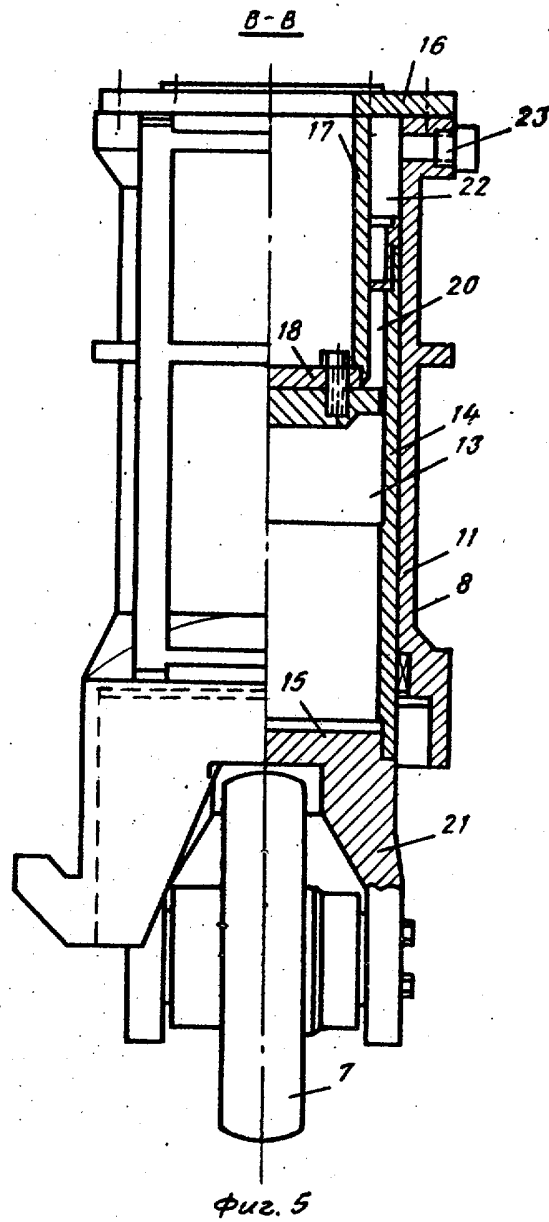
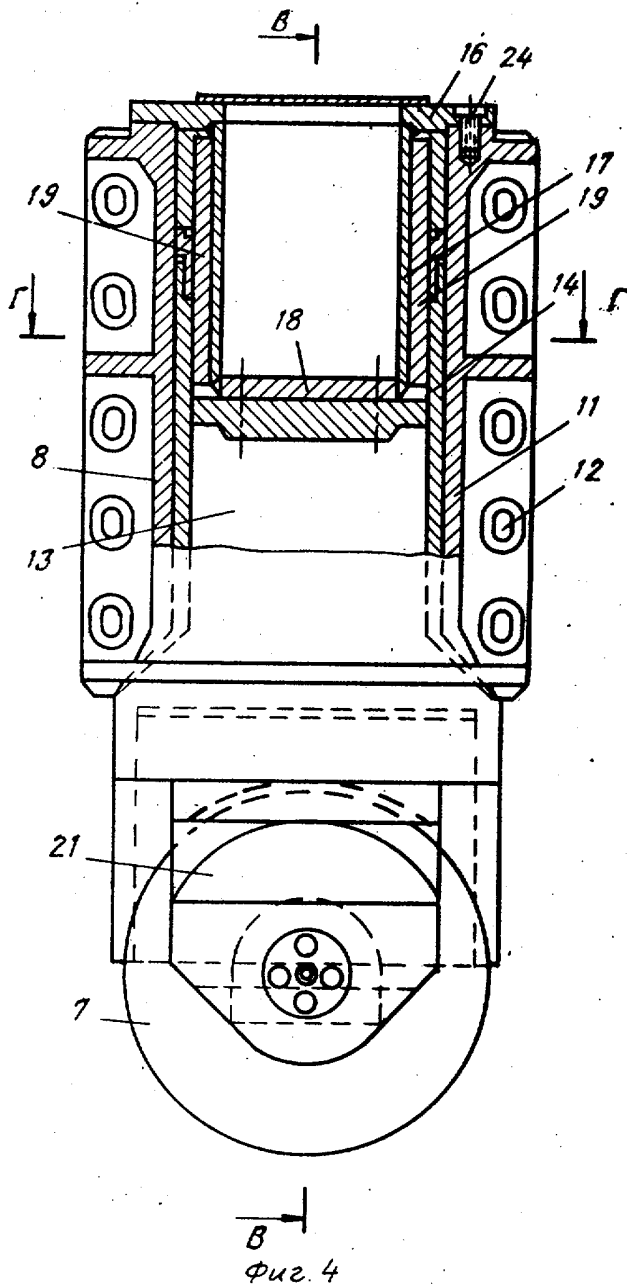
Опора рамы гусеничного транспортного средства осуществляется через раскосы 6, гусеничные тележки 1, гидроцилиндры 8, опорные катки 7 и гусеницы 4. Выравнивание между нагрузками отдельных опорных катков обеспечивается за счет соединения гидравлическими магистралями отдельных цилиндров в группах, а также соединения этих групп с гидромагистралью транспортного средства. Но рабочие полости при этом одной группы изолированы от рабочих полостей другой группы.



Фиг. 2



Фиг. 3



ВНИИПИ Заказ 540/61
Тираж 572 Подписное

Филиал ППП "Патент",
г. Ужгород, ул. Проектная, 4