



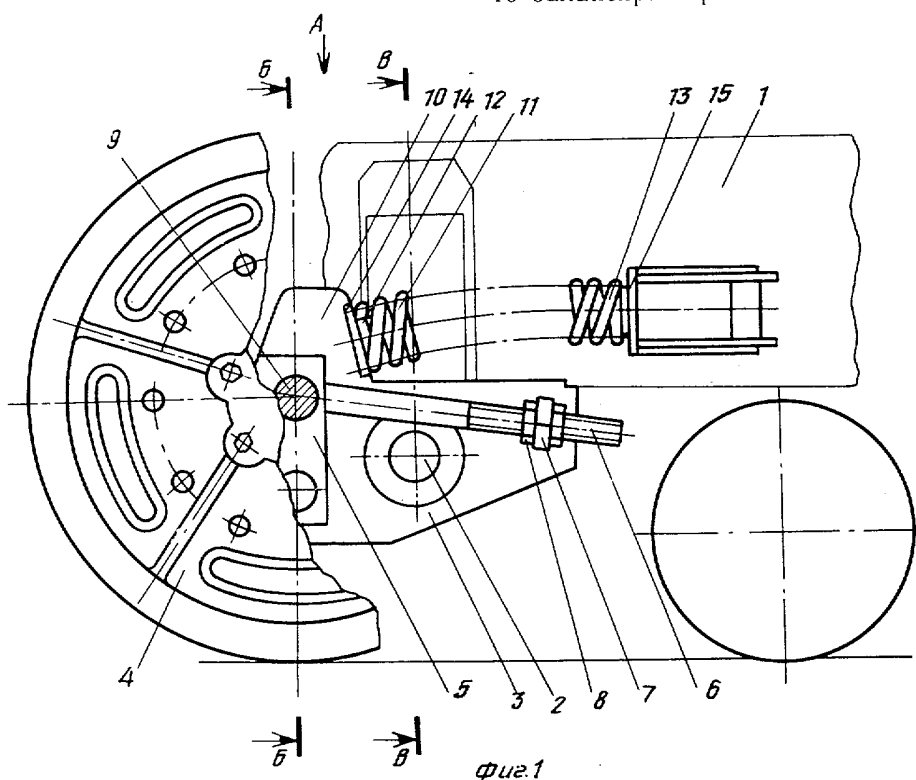
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 4005817/27-11
(22) 14.01.86
(46) 15.06.87. Бюл. № 22
(71) Головное специальное конструкторско-технологическое бюро торфяного машиностроения
(72) В. В. Парфенок и Г. И. Салаяев
(53) 629.1.032(088.8)
(56) Авторское свидетельство СССР № 215730, кл. В 62 D 55/08, 1968.
Авторское свидетельство СССР № 806517, кл. В 62 D 55/08, 1981.

(54) ПОДВЕСКА НАПРАВЛЯЮЩЕГО КОЛЕСА ГУСЕНИЧНОГО ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

(57) Изобретение относится к области транспортного машиностроения и позволяет повысить надежность путем упрощения конструкции подвески направляющего колеса. Направляющее колесо 4 закреплено на балансирах 3 с помощью кривошипа 5. Ось 9 направляющего колеса связана с балансирами винтовым механизмом 6 натяжения. Амортизация подвески направляющего колеса и амортизация натяжения гусеницы осуществляется пружиной 11, установленной между выступом 10 балансира и рамой 1. 4 ил.



Изобретение относится к транспортному машиностроению, а именно к гусеничным транспортным средствам.

Цель изобретения — повышение надежности подвески направляющего колеса гусеничного транспортного средства.

На фиг. 1 изображена подвеска направляющего колеса, общий вид; на фиг. 2 — вид А на фиг. 1; на фиг. 3 — разрез Б—Б на фиг. 1; на фиг. 4 — разрез В—В на фиг. 1.

Подвеска содержит закрепленный на раме 1 транспортного средства с помощью оси 2 балансир 3, несущий на своем конце направляющее колесо 4. Направляющее колесо 4 закреплено на балансире 3 с помощью кривошипа 5. На балансире 3 установлен винтовой механизм 6 натяжения гусеничной цепи (не показана) транспортного средства, одним концом связанный с телом балансира 3 через упор 7 и гайку 8, а другим концом — с осью 9 натяжного колеса 4.

Балансир 3 снабжен выступом 10, расположенным сверху на его конце, связанном с направляющим колесом 4 и взаимодействующим с амортизационной пружиной 11, которая предварительно сжата и зафиксирована на штырях 12 и 13, входящими внутрь пружины. Пружина помещена между двумя упорами 14 и 15, один из которых расположен на выступе 10, а другой — на раме 1.

Опорные плоскости упоров 14 и 15 расположены под углом друг к другу и расстояние между ними меньше длины пружины в свободном состоянии. При этом ось пружины выгнута вверх.

Балансир 3 снабжен ограничителем 16, ограничивающим его поворот относительно рамы 1.

Направляющее колесо 4 при движении транспортного средства опущено на грунт и воспринимает реакцию грунта, направленную вертикально, под действием которой перемещается вверх, поворачивая балансир 3 и сжимая пружину 11. Так осуществляется вертикальная амортизация направляющего колеса.

При переезде гусеничной машины через препятствие, например пень, или при попадании посторонних предметов между гусеницей и направляющим колесом, опорным катком или другими элементами ходовой части транспортного средства возникают растягиваю-

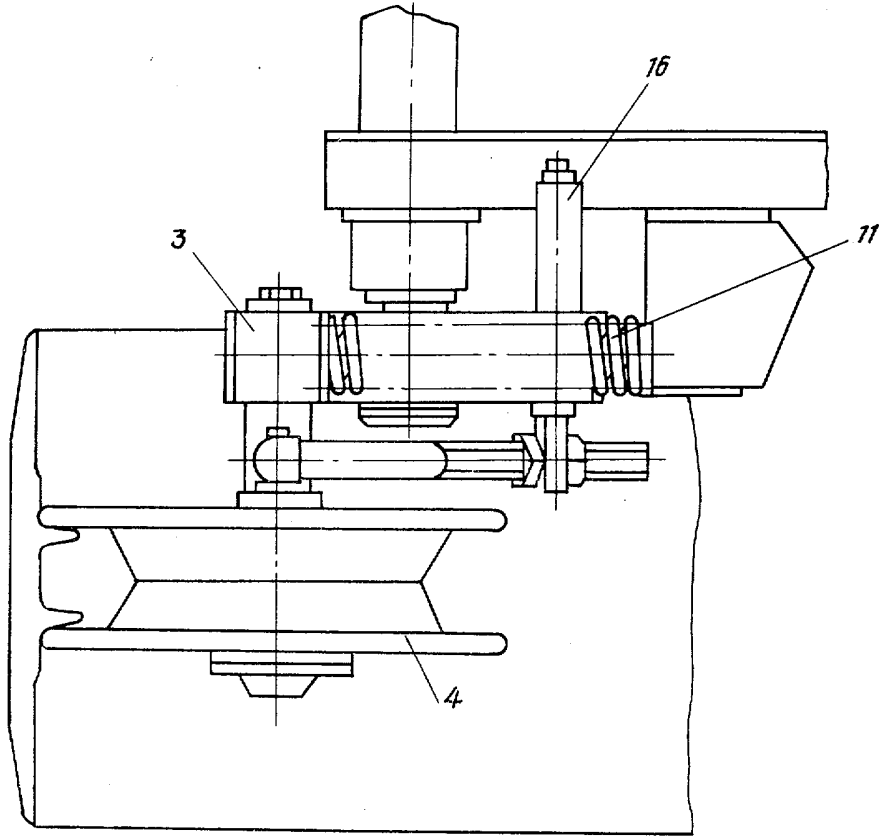
щие усилия, результирующая которых приложена к направляющему колесу горизонтально. Под действием горизонтальной силы направляющее колесо 4 перемещается внутрь гусеничного обвода, поворачивая балансир 3 и сжимая пружину 11. Так осуществляется горизонтальная амортизация направляющего колеса. Для необходимого предварительного натяжения гусеницы кривошип 5 при помощи механизма 6 натяжения и гайки 8 поворачивают на необходимый угол, при этом также возникает сила, приложенная к направляющему колесу 4 горизонтально. Балансир 3 в процессе предварительного натяжения гусеницы поворачивается, сжимая пружину 11. Если направляющее колесо 4 находится в свободном состоянии, то под действием предварительно сжатой пружины 11 балансир 3 занимает положение, при котором ограничитель 16 упирается в нижнюю поверхность рамы 1 машины.

Установка цилиндрической спиральной пружины относительно упоров и других элементов подвески позволяет с помощью одного упругого элемента амортизировать вертикальные и горизонтальные нагрузки на направляющее колесо и повышает надежность работы подвески гусеничного транспортного средства благодаря уменьшению числа подвижных элементов и соединений.

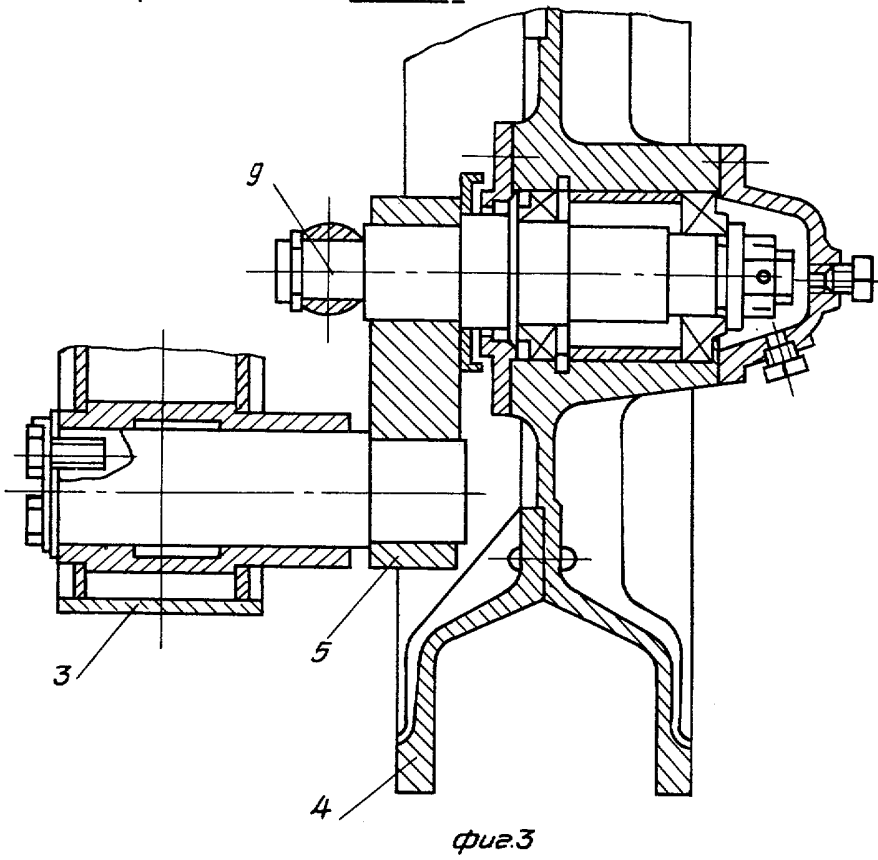
Формула изобретения

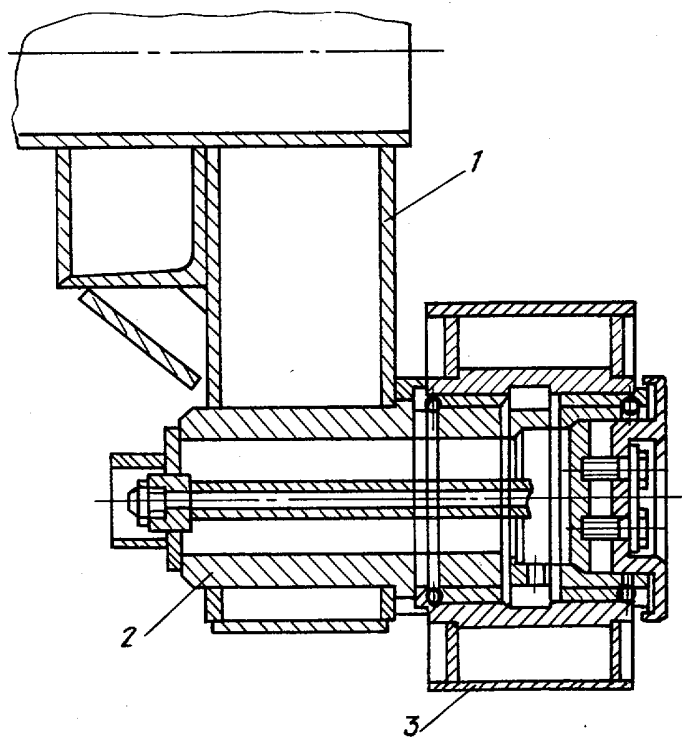
30 Подвеска направляющего колеса гусеничного транспортного средства, содержащая закрепленный на раме с помощью сил балансир, винтовой механизм натяжения гусеничной цепи транспортного средства, установленный на балансире и связанный одним концом с осью направляющего колеса, а другим — с телом балансира, амортизационную пружину, связанную одним концом с балансиром, а другим — с упором на раме, отличающаяся тем, что, с целью повышения
40 надежности, направляющее колесо закреплено на балансире с помощью кривошипа, балансир снабжен выступом, расположенным сверху на конце, связанном с направляющим колесом, и взаимодействующим с амортизационной пружиной, а ось направляющего колеса расположена выше оси балансира.
45

Вид А



Б-Б *фиг.2*



B-B

фиг.4

Редактор Т. Лазоренко
Заказ 2286/17
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

Составитель В. Лысуец
Техред И. Верес
Тираж 566

Корректор М. Пожо
Подписное