



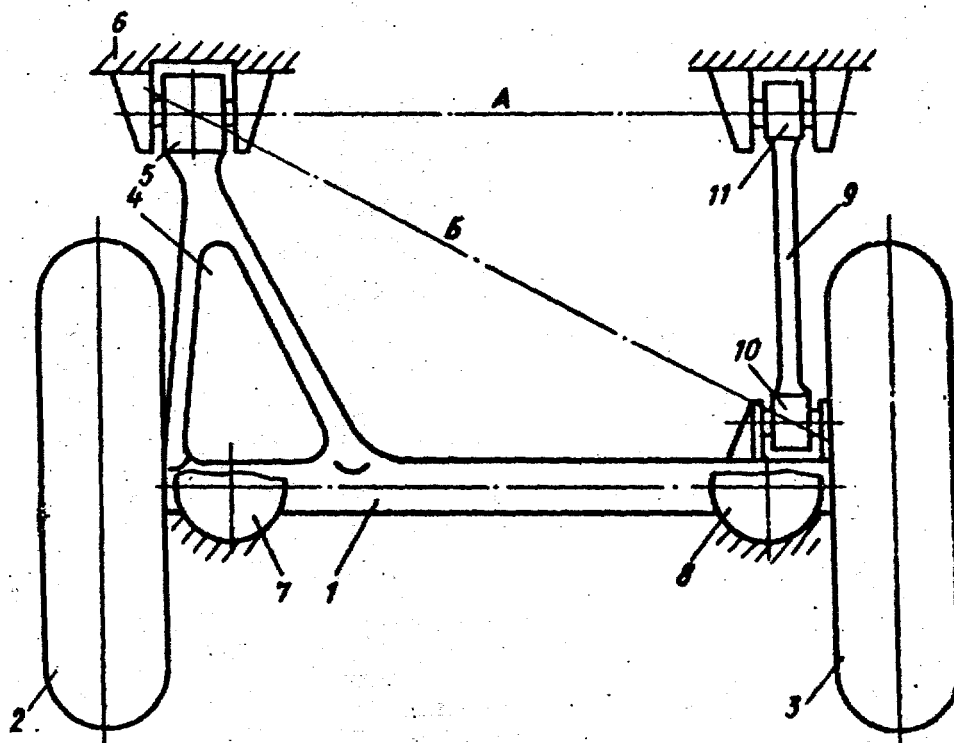
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

- (21) 2503830/27-11
 (22) 06.07.77
 (46) 23.04.83. Бюл. № 15
 (72) В. Д. Курак
 (71) Белорусский ордена Трудового
 Красного Знамени политехнический инсти-
 тут
 (53) 629.113.012.8 (088.8)
 (56) 1. Равкин Г. О. Пневматическая под-
 веска автомобиля. М., Машгиз, 1962,
 с. 139.
 2. Патент США № 3333866,
 кл. 280-124, 1967 (прогоп).
 (54) (57) ПОДВЕСКА НЕРАЗРЕЗНОЙ
 ОСИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, со-
 держащая балку оси, упругие элементы

и амортизаторы, установленные между
 балкой оси и корпусом транспортного
 средства, первый рычаг, жестко при-
 крепленный к одному концу балки оси
 и шарнирно - к корпусу, второй рычаг,
 один конец которого связан с другим
 концом балки оси шарниром, а другой
 конец - шарнирно с корпусом, от л и -
 ч а ю щ а я с я тем, что, с целью
 повышения плавности хода и упрощения
 конструкции, первый рычаг выполнен
 в плане треугольным и прикреплен
 широкой частью к балке оси, а второй
 рычаг выполнен в виде стержня, а оси
 поворота всех шарниров параллельны
 оси колес.



Изобретение относится к подвескам транспортных средств, в частности к подвескам их неразрезных осей.

Известна подвеска неразрезной оси транспортного средства, содержащая балку оси, упругие элементы, амортизаторы, рычаги, шарнирно связывающие балку оси с корпусом транспортного средства [1].

Недостатком этой подвески является ее невысокая надежность из-за значительного количества рычагов и шарниров.

Наиболее близкой к описываемой является подвеска неразрезной оси транспортного средства, содержащая балку оси, упругие элементы и амортизаторы, установленные между балкой оси и корпусом транспортного средства, первый рычаг, жестко прикрепленный к одному концу балки оси и шарнирно - к корпусу, второй рычаг, один конец которого связан с другим концом балки оси шарниром, а другой конец - шарнирно с корпусом [2].

Недостатком этой подвески является сложность ее конструкции и невысокая плавность хода транспортного средства, оборудованного этой подвеской.

Цель изобретения - повышение плавности хода и упрощение конструкции подвески.

Цель достигается тем, что в подвеске, содержащей балку оси, упругие элементы и амортизаторы, установленные между балкой оси и корпусом транспортного средства, первый рычаг, жестко прикрепленный к одному концу балки оси и шарнирно - к корпусу, второй рычаг, один конец которого связан с другим концом балки оси шарниром, а дру-

гой конец - шарнирно с корпусом, первый рычаг выполнен в плане треугольным и прикреплен широкой частью к балке оси, второй рычаг выполнен в виде стержня, а оси поворота всех шарниров параллельны оси колес.

На чертеже изображена подвеска неразрезной оси транспортного средства.

Подвеска неразрезной оси транспортного средства содержит балку 1 оси с колесами 2 и 3. К одному концу балки жестко прикреплен широкой частью треугольный в плане рычаг 4. Другой конец рычага с помощью шарнира 5 прикреплен к корпусу 6 транспортного средства. Между балкой 1 и корпусом 6 установлены упругие элементы 7 и 8, объединенные с амортизаторами. Рычаг 9, выполненный в виде стержня, прикреплен шарниром 10 к балке 1 и шарниром 11 к корпусу 6.

Подвеска работает следующим образом.

При наезде колес оси на неровности дороги балка участвует в двух движениях: вокруг подвижной относительно корпуса оси А, проходящей через центры шарниров 5 и 11 и подвижной относительно корпуса оси Б, проходящей через центры шарниров 5 и 10.

Жестко прикрепленные к балке рычаги 4 и 9 могут, по необходимости, располагаться по ходу движения соответственно слева или справа от продольной оси транспортного средства, а также впереди или сзади оси колес.

Описанная подвеска имеет простую конструкцию и обеспечивает высокую плавность хода транспортного средства.