



СОЮЗ СОВЕТСКИХ
СОЦИАЛИСТИЧЕСКИХ
РЕСПУБЛИК

(19) **SU** (11) **1357255 A1**

(51) 4 В 60 В 15/00, В 60 С 27/00

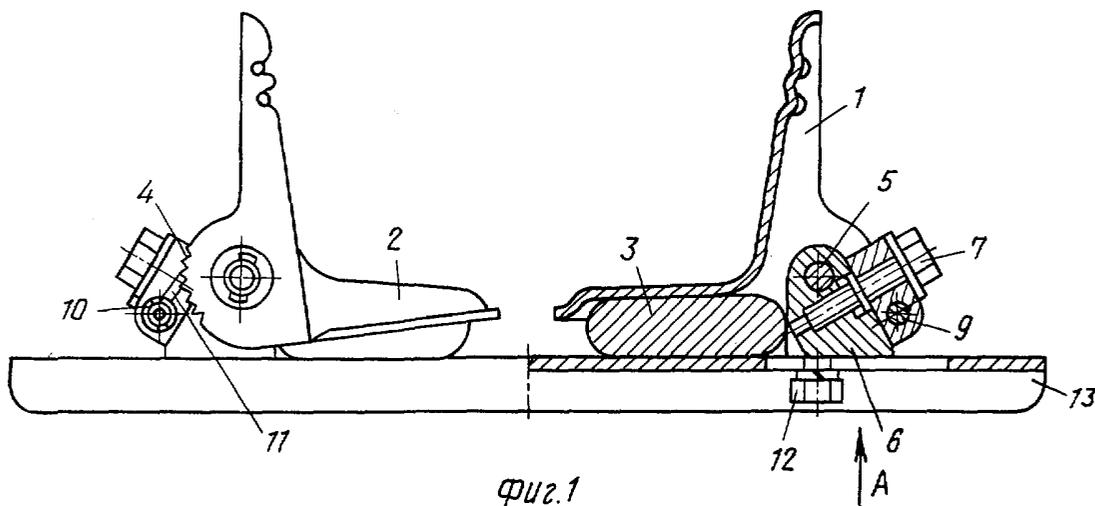
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

- (21) 4087188/31-11
(22) 19.05.86
(46) 07.12.87. Бюл. № 45
(71) Белорусский политехнический институт
(72) В. И. Кабанов и М. С. Теленченко
(53) 629.11.012.7 (088.8)
(56) Патент США № 2653642,
кл. 152—213, 1953.
(54) УСТРОЙСТВО ПРОТИВОСКОЛЬ-
ЖЕНИЯ
(57) Изобретение относится к области транс-
портного машиностроения, в частности к ко-

лесным транспортным средствам повышенной проходимости. Повышение надежности крепления башмака 13 на колесе обеспечивается с помощью элемента крепления, включающего в себя два L-образных двуплечих рычага, каждый из которых смонтирован с возможностью поворота на кронштейне 6. При этом горизонтальное плечо 2 выполнено уже вертикального плеча 1 и снабжено упругим элементом 3, а средняя часть рычага взаимодействует со стопорным механизмом. 1 з. п. ф-лы, 4 ил.



(19) **SU** (11) **1357255 A1**

Изобретение относится к транспортному машиностроению и применяется для колесных транспортных средств повышенной проходимости.

Цель изобретения — повышение надежности крепления.

На фиг. 1 показано предлагаемое устройство, вид спереди; на фиг. 2 — то же, вид сбоку; на фиг. 3 — то же, вид сверху; на фиг. 4 — вид А на фиг. 1.

Устройство противоскольжения включает в себя элемент крепления на шине колеса, состоящий из L-образного двуплечего рычага, содержащего вертикальное плечо 1 для взаимодействия с боковиной шины колеса и горизонтальное плечо 2 для взаимодействия с опорной поверхностью шины колеса. Плечо 2 на величину Δ уже плеча 1. К основанию плеча 2 привулканизирован упругий элемент 3. На наружной стороне двуплечего рычага в средней его части нарезаны зубья 4.

Двуплечий рычаг с помощью оси 5 установлен в кронштейне 6, на котором с помощью болта 7 крепится стопорный механизм, состоящий, например из основания 8, оси 9, пружины 20 и защелки 11. Болт 7 со стороны кронштейна 6 снабжен шайбой и шплинтом (не обозначены), поэтому он не смещается относительно основания 8 в осевом направлении. Защелки 11 и пружины 10 смонтированы на оси 9, при этом пружина одним хвостовиком взаимодействует с защелкой 11, а другим — с основанием 8. Таким образом защелка 11 оказывается все время прижатой к зубьям 4 двуплечего рычага. Центрирование основания 8 относительно кронштейна 6 осуществляется за счет соответствующих выступов и впадин, выполненных на взаимодействующих поверхностях основания и кронштейна.

Элемент крепления с помощью болтов 12 крепится к башмаку 13, на котором выполнены сквозные пазы 14 (фиг. 4).

Устройство работает следующим образом.

Для монтажа на колесо транспортного средства башмаки укладываются перед колесом в одну линию через равные промежутки (в зависимости от их количества) таким образом, чтобы выступающая часть плеча 1 была обращена к набегавшему колесу.

После укладки транспортное средство на минимальной скорости начинает наезжать своими колесами на башмаки 13. В силу того, что плечи 1 и 2 рычага имеют разную ширину, шина колеса прежде, чем начнет взаимодействовать с плечом 2, своими боковинами частично перекрывает плечо 1. При наезде колеса на плечо 2 двуплечий рычаг под действием веса транспортного средства начинает поворачиваться

и плечо 1 начинает приближаться к боковине шины колеса. Захват боковины шины колеса плечом 2 происходит, когда вертикальная ось колеса пройдет через симметричную ось башмака 13. Это обеспечивается размером Δ , который устанавливается для каждого типоразмера колес графоаналитическим методом.

При повороте L-образного рычага упругий элемент 3 деформируется, а защелка 11, входя в зацепление с зубьями 4, фиксируют башмак 13 на колесе транспортного средства независимо от того, действует на него часть веса транспортного средства или нет. Для лучшего сцепления плеча 1 с боковиной шины в нем предусмотрены углубления.

Элемент крепления благодаря наличию пазов 14 можно сдвигать в ту или иную сторону относительно башмака 13.

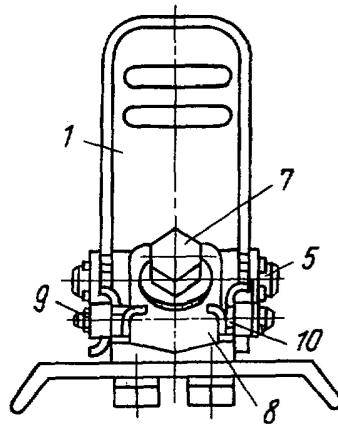
Для демонтажа устройства с колес транспортного средства необходимо вывести защелку 11 из зацепления с зубьями 4, для чего достаточно сдвинуть основание 8 с помощью болта 7 (фиг. 1) относительно кронштейна 6. Упругие элементы 3 при этом возвращают двуплечие рычаги в исходное положение.

Устройство позволяет надежно удерживать башмаки на колесах транспортного средства независимо от наличия на плече рычага силы от части веса транспортного средства.

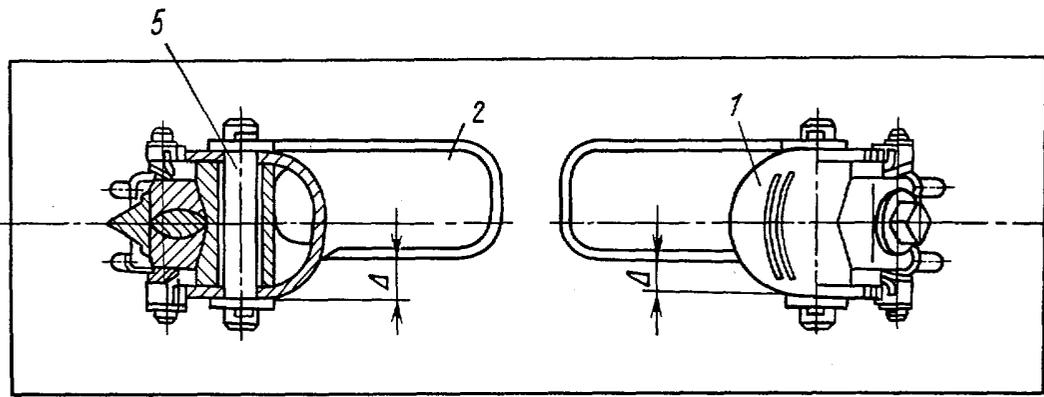
Формула изобретения

1. Устройство противоскольжения, включающее в себя опорный башмак с элементами крепления на шине колеса, которые размещены зеркально относительно поперечной оси башмака и выполнены в виде двух L-образных рычагов для взаимодействия горизонтальными плечами с опорной поверхностью накатываемой шины, каждый из которых связан своей средней частью с башмаком шарниром, ось которого параллельна указанной поперечной оси и закреплена в кронштейне, при этом элемент крепления снабжен стопором, горизонтальное плечо рычага — упругим элементом, а вертикальное выполнено с выемками для взаимодействия с боковиной шины, отличающееся тем, что, с целью повышения надежности крепления, горизонтальное плечо выполнено уже вертикально, а его продольная ось смещена относительно продольной оси вертикального плеча в направлении накатывания шины.

2. Устройство по п. 1, отличающееся тем, что стопор закреплен на кронштейне, смонтированном с возможностью перемещения по продольным пазам, которые выполнены в башмаке.

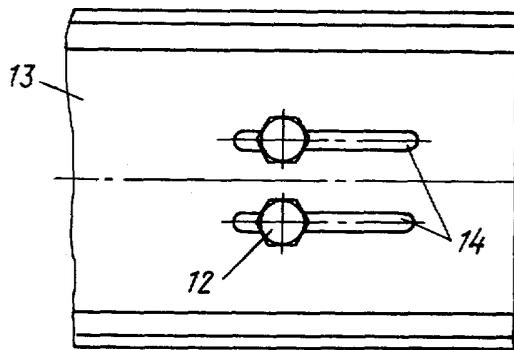


Фиг. 2



Фиг. 3

Вид А



Фиг. 4

Редактор О. Юрковецкая Составитель Т. Попова Корректор А. Обручар
 Заказ 5488/15 Техред И. Верес Тираж 590 Подписное
 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