


## ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

Бібліографічні дані	Реферат (uk)	Реферат (ru)	Реферат (en)	Опис
---------------------	--------------	--------------	--------------	------

[Патент України на винахід \(5 р.\) \(виданий без проведення експертизи по суті\)](#)

патент не діє 

(11) 24500 А

(51) МПК (2006)  
A01B 59/00

(24) 21.07.1998

(21) 97052168

(22) 12.05.1997

(46) 30.10.1998, бюл. № 5

(47) 21.07.1998

(71) ПІВДЕННИЙ ФІЛІАЛ ІНСТИТУТУ МЕХАНІЗАЦІЇ ТА ЕЛЕКТРИФІКАЦІЇ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА (UA )

.....  
ЮЖНЫЙ ФИЛИАЛ ИНСТИТУТА МЕХАНИЗАЦИИ И ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА (UA )

.....  
INSTITUTE OF MECHANIZATION AND ELECTRIFICATION OF ARICULTURE SOUTHERN BRANCH (UA )

(72) Надикто Володимир Трохимович (UA )

(73) ПІВДЕННИЙ ФІЛІАЛ ІНСТИТУТУ МЕХАНІЗАЦІЇ ТА ЕЛЕКТРИФІКАЦІЇ СІЛЬСЬКОГО ГОСПОДАРСТВА,  
Запорізька обл., Якимівський район, смт.Якимівка, вул.40 років Перемоги, 4 (UA )

.....  
ЮЖНЫЙ ФИЛИАЛ ИНСТИТУТА МЕХАНИЗАЦИИ И ЭЛЕКТРИФИКАЦИИ СЕЛЬСКОГО ХОЗЯЙСТВА (UA )

.....  
INSTITUTE OF MECHANIZATION AND ELECTRIFICATION OF ARICULTURE SOUTHERN BRANCH (UA )

(54) ТРАНСПОРТНИЙ ЗАСІБ СІЛЬСЬКОГОСПОДАРСЬКОГО ПРИЗНАЧЕННЯ

(57)

[Відкрити у новому вікні](#)

Транспортное средство сельскохозяйственного назначения, состоящее из энергетической и соединенной с ней при помощи сцепного устройства технологической тележек, отличающееся тем, что сцепное устройство выполнено в виде раздвижного бруса, неподвижная половина которого, состоящая из двух частей, соединенных между собой вертикальным шарниром, оборудованным механизмом его блокировки в виде гидроцилиндра двухстороннего действия, одним концом жестко соединена с энергетической тележкой, а вторым - с подвижной половиной, выполненного в виде Г-образного бруса, соединенного с технологической тележкой при помощи горизонтального и вертикального шарниров.

Изобретение относится к сельскохозяйственному машиностроению и предназначено для агрегатирования с различного рода орудиями, а также транспортно-технологическими прицепами и машинами.

Известно транспортное средство сельскохозяйственного назначения (далее - ТС), содержащее трактор с передними управляемыми колесами и тягами заднего навесного механизма, а также одноосный прицеп с активным приводом колес и механизмом навески орудий (А.с. СССР №1463149, кл. А01В59/04, 1989).

Недостаток данного ТС, принятого в качестве прототипа, состоит в том, что сцепное устройство, соединяющее энергетическую и технологическую тележки, однозначно определяет их взаимное расположение только друг за другом (т.е. след в след). Подобное конструктивное решение резко снижает универсальность ТС. Например, им невозможно осуществить такую перспективную комбинированную операцию, как предпосевная подготовка почвы и посев, выполняемые смежными полосами. Далее, для работы в составе двухмашинного МТА требуется специальная, довольно материалоемкая, оборудованная автономными навесными системами и другой технологической оснасткой, сцепка и т.д.

В основу предполагаемого изобретения поставлена задача повысить универсальность транспортного средства путем изменения конструкции сцепного устройства, соединяющего его энергетическую и технологическую тележки.

На фиг.1 представлен агрегат на основе предлагаемого ТС при продольном взаимном расположении энергетической и технологической тележек; на фиг.2 - то же, при шеренговом расположении тележек.

Транспортное средство сельскохозяйственного назначения состоит из энергетической 1 и технологической 7 тележек, соединенных при помощи раздвижного бруса. Неподвижная половина последнего (2) состоит из двух частей, соединенных вертикальным шарниром 3, который в свою очередь оборудован механизмом блокировки в виде гидроцилиндра двухстороннего действия 4. Одним концом брус 2 жестко соединен с передней частью энергетической тележки, а вторым - с подвижной Г-образной половиной бруса 5, соединенной с технологической тележкой 7 при помощи горизонтального и вертикального шарниров 6.

Работает ТС следующим образом.

В случае его агрегатирования с одним моноблочным широкозахватным орудием 8 технологическую тележку располагают вслед за энергетической (фиг.1).

При необходимости шеренгового размещения орудий перестроение ТС осуществляют путем создания давления гидравлической жидкости в надпоршневой полости цилиндра 4. Под влиянием развиваемого им усилия Г-образный брус 5 и часть бруса 2, поворачиваясь относительно вертикального шарнира 3, увлекают за собой технологическую тележку 7 до нового положения (фиг.2). После выполнения маневра надпоршневую полость гидроцилиндра 4 при помощи его гидрораспределителя (не показан) запирают.

Наличие шарнирного соединения 6 обеспечивает поворотность тележки 7 в

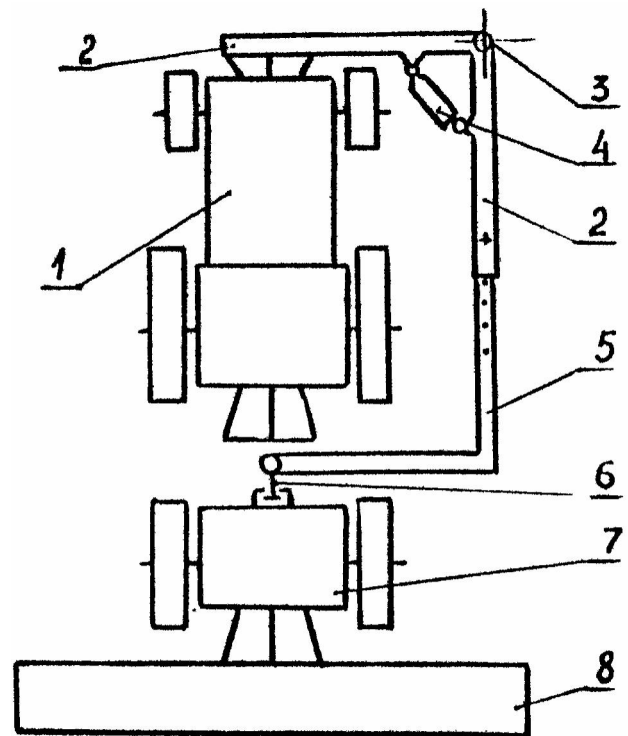
вертикальной плоскости при перестроении ТС, а в горизонтальной - создает ей условия лучшего копирования колесами поперечного рельефа поля.

Из шеренгового в продольное взаимное расположение тележек (фиг.1) ТС перестраивается путем перевода распределителя (не показан) гидроцилиндра 4 в положение "плавающее" с последующим выполнением поворота влево. После совпадения продольных осей симметрии энергетической 1 и технологической 7 тележек обе полости гидроцилиндра 4 (под- и надпоршневая) запираются.

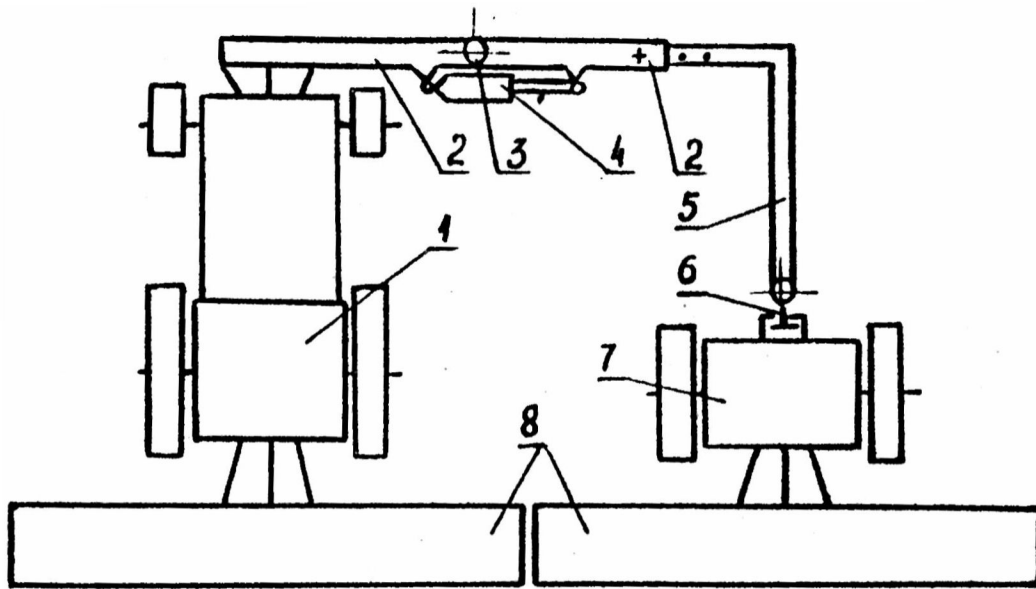
Наличие вертикального шарнира 6 обеспечивает возможность взаимного поворота тележек 1 и 7 в горизонтальной плоскости при выполнении ТС поворота как в процессе движения на поворотной полосе, так и при транспортных переездах.

При шеренговом агрегатировании с орудиями различной ширины захвата требуемое расстояние между энергетической 1 и технологической 7 тележками ТС может быть установлено путем соответствующего перемещения подвижной Г-образной половины бруса 5.

За счет активного привода колес тележка 7 самостоятельно развивает тяговое усилие, что при шеренговом построении рассматриваемого транспортного средства обеспечивает МТА на его основе необходимую управляемость и устойчивость движения.



Фиг. 1



Фиг. 2