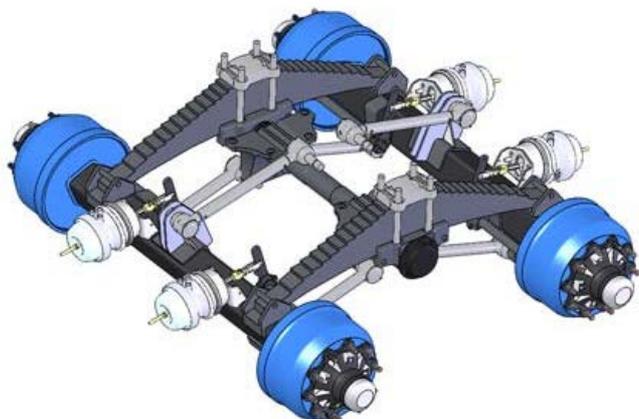


ТИПЫ ПОДВЕСОК НА ПРИЦЕПНОЙ ТЕХНИКЕ УРАЛСПЕЦТРАНС



РЕССОРНО-БАЛАНСИРНАЯ ПОДВЕСКА С РЕАКТИВНЫМИ ШТАНГАМИ

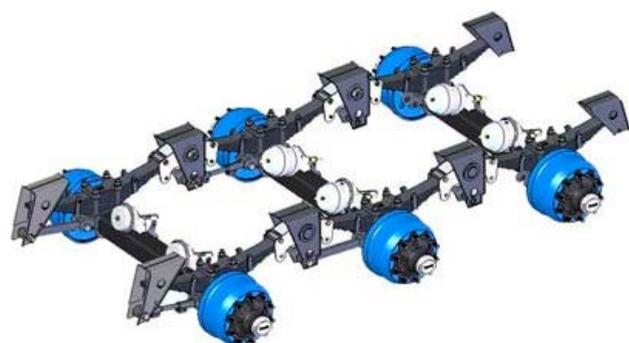
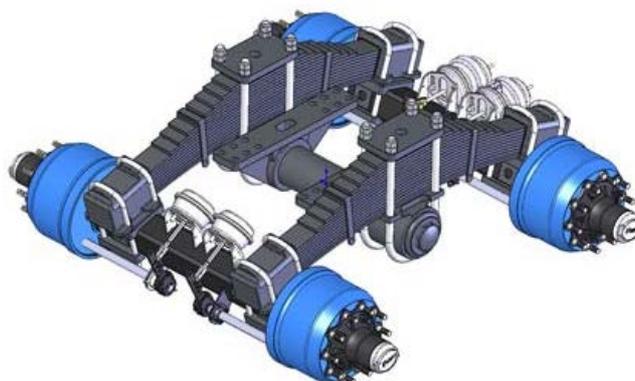
Соседние оси полуприцепа свободно опираются на концы общих рессор.

Рессора средней частью крепится к ступице оси балансира при помощи стремянок. Ось балансира неподвижно фиксируется на раме полуприцепа. При таком креплении на рессоры действует только сила тяжести полуприцепа, а тяговая и тормозная силы передаются реактивными штангами. Ход осей по вертикали ограничивается отбойниками с резиновыми демпферами.

Такая подвеска предназначена для более мягкого и плавного хода, при наезде одного из колес на препятствие значительно снижается вертикальное перемещение несущей рамы полуприцепа. Основными преимуществами данного типа подвески является **максимальное сцепление с грунтом, наименьшее динамическое воздействие на раму** полуприцепа при работе в тяжелых условиях и **наименьший износ элементов ходовой части**. [ПОДРОБНЕЕ](#)

РЕССОРНО-БАЛАНСИРНАЯ ПОДВЕСКА БЕЗ РЕАКТИВНЫХ ШТАНГ

Такой тип подвески служит для упругого соединения рамы с осями полуприцепа, смягчая динамические воздействия, возникающие при наезде на неровности дороги. Конструктивная простота рессорно-балансирной подвески без реактивных штанг (FUWA полный аналог BPW) и отсутствие элементов требующих постоянного обслуживания больше всего соответствует таким условиям эксплуатации. Рессора средней частью с помощью стремянок крепится к оси балансира. Качающаяся опора, шарнирно установленная на балансирной оси, неподвижно фиксируется к раме полуприцепа. Концы рессоры жестко зафиксированы в специальных кронштейнах на балках осей. При таком исполнении усиленная рессора гасит вертикальные нагрузки, передает боковые усилия от осей на раму, а также воспринимает продольные силы и реактивные моменты. [ПОДРОБНЕЕ](#)



РЕССОРНАЯ ЗАВИСИМАЯ ПОДВЕСКА

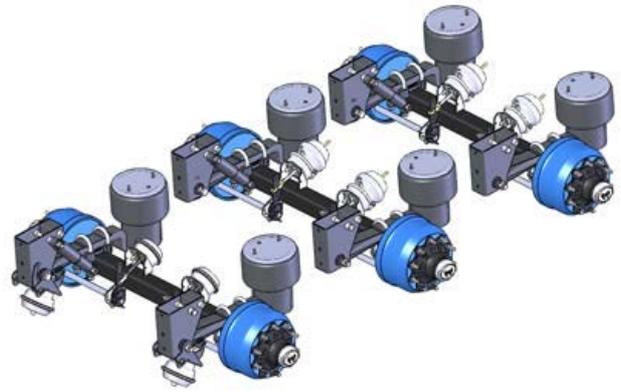
Полуэллиптические продольные рессоры удерживают каждую ось полуприцепа, кроме этого, на раме закреплены уши крайних рессор, что обеспечивает безопасность всей установки. Между собой свободные концы соседних рессор соединяются качающимся балансиром. Такая конструкция обеспечивает независимый ход колес по вертикали. При движении, рессоры являются амортизирующим элементом и воспринимают вертикальную и боковую нагрузку. Тяговая и тормозная силы передаются реактивными штангами. Периодическое техническое обслуживание сводится к минимуму за счет отсутствия дополнительных элементов и простоты конструкции.

Рессорная зависимая подвеска является наиболее жесткой среди всех типов,

обеспечивая тем самым максимальную устойчивость полуприцепа на дороге. Применение рессорной подвески оптимально для прицепной техники эксплуатирующейся на дорогах общего пользования и по умеренному бездорожью. Среди преимуществ рессорной подвески можно отметить ее дешевизну, надежность и долговечность. [ПОДРОБНЕЕ](#)

ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ПОДВЕСКА

Пневматическая подвеска является сравнительно новой, наиболее совершенной, стремительно развивающейся и чаще применяемой на современных моделях прицепной техники. Система пневматической подвески позволяет регулировать степень жесткости упругих элементов в зависимости от загрузки, тем самым решая проблемы плавности хода, неравномерности загрузки, изменения погрузочной высоты и т.п. В такой подвеске рама полуприцепа соединяется с осями пневмоподушками — резиновыми упругими элементами, в которых компрессором поддерживается высокое давление. Подушки обеспечивают только демпфирование. Жесткую связь осей с рамой обеспечивают полурессоры. Раскачку на неровностях гасят установленные диагонально амортизаторы. [ПОДРОБНЕЕ](#)



КОМБИНИРОВАННАЯ ПОДВЕСКА

Комбинированная трехосная подвеска полуприцепа состоит из двухосной рессорно-балансирной тележки без реактивных штанг с дополнительной осью на пневматической подвеске с системой принудительного подъема оси. Комбинированная подвеска обладает высокой грузоподъемностью и надежностью. Рессорно-балансирная подвеска обеспечивает уверенную эксплуатацию полуприцепа в тяжелых дорожных условиях, наличие подъемной оси позволяет, при необходимости, снизить и равномерно распределить нагрузку на оси полуприцепа при движении на участках с регламентированной осевой нагрузкой. [ПОДРОБНЕЕ](#)

РАСШИФРОВКА ТИПА ПОДВЕСКИ В НАИМЕНОВАНИИ ПОЛУПРИЦЕПОВ УРАЛСПЕЦТРАНС

