



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

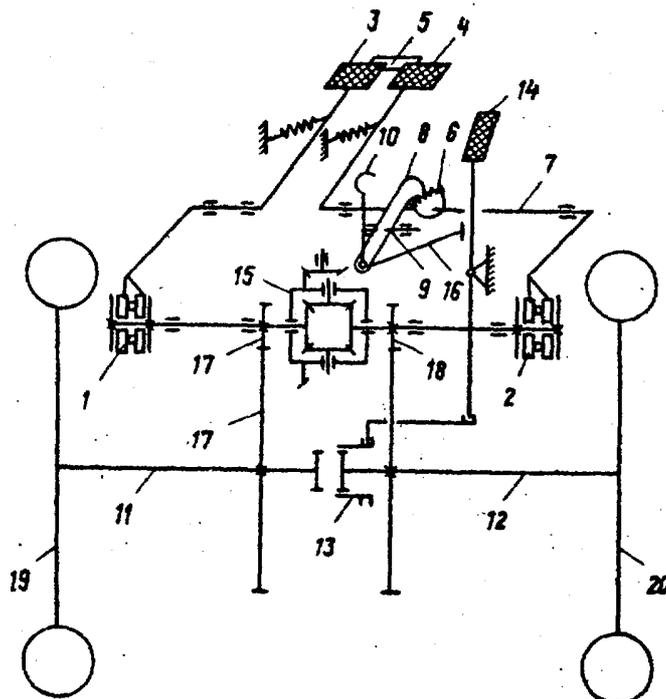
ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

- (21) 3739174/27-11
(22) 16.05.84
(46) 30.03.86. Бюл. № 12
(71) Белорусский ордена Трудового
Красного Знамени политехнический ин-
ститут
(72) Н.В.Богдан, А.С.Поварехо
и Е.А.Романчик
(53) 629.113.59(088.8)
(56) Тракторы "Беларусь" МТЗ-50/50Л,
МТЗ-52Л: Техническое описание и ин-
струкция по эксплуатации. Минск: Уро-
жай, 1981, с.5.

(54)(57)СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ ЗАДНИМ
МОСТОМ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА, со-

держащая бортовые тормозные меха-
низмы с отдельным управлением от
педалей, фиксатор для взаимной бло-
кировки педалей, конечные передачи,
дифференциал, полуоси с муфтой их
блокировки, управляемой педалью и
колесами, отличающаяся
тем, что, с целью повышения эффек-
тивности торможения при стоянке на
уклоне, фиксатор выполнен с управ-
ляемой защелкой, кинематически свя-
занной с педалью управления муфтой
блокировки полуосей и входящей в за-
цепление с зубчатым сектором на
оси поворота одной из тормозных пе-
далей.



Изобретение относится к транспортному машиностроению, в частности к тракторостроению, и касается тормозных систем колесных тракторов.

Цель изобретения - повышение эффективности торможения транспортного средства при стоянке на уклоне.

На чертеже изображена система управления задним мостом транспортного средства.

Управляемый системой задний мост содержит левый и правый тормозные механизмы 1 и 2 соответственно, которые приводятся в действие тормозными педалями 3 и 4 с защелкой 5, подвижно установленной на педали 4 и имеющей возможность входить в паз, выполненный на педали 3, и фиксатором, состоящим из зубчатого сектора 6, жестко закрепленного на оси 7 тормозной педали 4, собачки 8, имеющей возможность поворачиваться вокруг оси 9 при помощи тяги 10, левую и правую полуоси 11 и 12 с муфтой 13 их блокировки, управляемой педалью 14, дифференциал 15, тягу 16, связывающую собачку 8 фиксатора с педалью 14 управления блокировкой полуосей 11 и 12, конечные передачи 17 и 18, колеса 19 и 20.

При необходимости затормозить транспортное средство на уклоне водитель нажимает на тормозные педали

3 и 4, заблокированные друг с другом посредством защелки 5. При перемещении педалей 3 и 4 сектор 6 поворачивается и при воздействии водителя на тягу 10 собачка 8, поворачиваясь относительно оси 9 входит в зацепление с зубьями сектора 6, фиксируя тем самым педали 3 и 4 в нажатом положении. Одновременно через тягу 16 усилие передается на педаль 14, посредством которой происходит перемещение муфты 13 и блокировка полуосей 11 и 12. В случае выхода из строя одного из тормозных механизмов, например левого 1, тормозной момент от исправного тормозного механизма 2 через конечную передачу 18 будет подводится к правой полуоси 12 и одновременно через муфту 13 к левой полуоси 11. Тем самым будет увеличена суммарная тормозная сила на колесах 19 и 20, исключен разворачивающий момент и повысится эффективность торможения транспортного средства при стоянке на уклоне. В противном случае тормозной момент от исправного тормозного механизма подводился бы только к одной, соответствующей полуоси и тормозная сила создавалась бы только на одном из колес. Ее могло оказаться недостаточно для удержания транспортного средства на уклоне и наблюдалось бы его сползание со склона.

Редактор М.Товтин	Составитель Ю.Гуляев Техред Л.Олейник	Корректор М.Самборская
Заказ 1531/20	Тираж 647	Подписное
ВНИИПИ Государственного комитета СССР по делам изобретений и открытий 113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5		

Филиал ИПИ "Патент", г. Ужгород, ул. Проектная, 4