



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ
ПО ИЗОБРЕТЕНИЯМ И ОТКРЫТИЯМ
ПРИ ГИИТ СССР

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

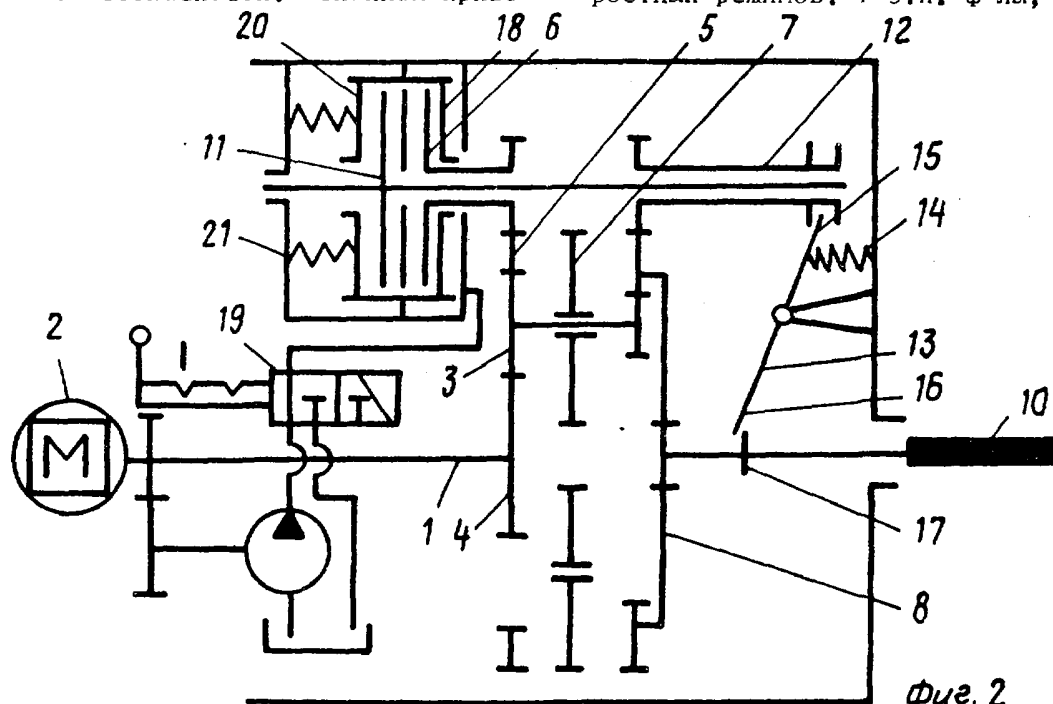
К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

- (21) 4334277/31-11
(22) 24.11.87
(46) 23.07.89, Бюл. № 27
(71) Белорусский политехнический институт
(72) О.К. Довнар и О.Н. Протасеня
(53) 629.113(088.8)
(56) Авторское свидетельство СССР № 1409480, кл. В 60 К 17/08, 1985.

(54) МЕХАНИЗМ ПРИВОДА ВАЛА ОТБОРА МОЩНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

(57) Изобретение относится к транспортному машиностроению, в частности к механизмам привода валов отбора мощности тракторов и аналогичных самоходных машин. Цель изобретения - повышение безопасности. Механизм приво-

да вала отбора мощности транспортного средства содержит приводной вал 1, планетарный механизм 3, выходные хвостовики. Кроме того, механизм снабжен основным 6 и дополнительным 11 тормозами и управляющим механизмом 13, связанным с зубчатой муфтой 12, а выходной хвостовик 10 снабжен упором 17, взаимодействующим посредством управляющего механизма 13 с зубчатой муфтой 12. При переходе с одного скоростного режима на другой основной тормоз 6 обеспечивает остановку входного звена планетарного механизма 3, а дополнительный тормоз 11 останавливает выходное звено 8, чем обеспечивается безопасность при переключении скоростных режимов. 1 з.п. ф-лы, 2 ил.



Изобретение относится к области транспортного машиностроения, в частности к механизмам привода валов отбора мощности тракторов и аналогичных самоходных машин.

Цель изобретения - повышение безопасности.

На фиг.1 дана схема механизма при одном скоростном режиме; на фиг.2 - схема механизма при втором скоростном режиме.

Механизм привода вала отбора мощности транспортного средства содержит приводной вал 1, связанный, например, с двигателем 2, планетарный механизм 3 с входным звеном 4, например солнечной шестерней, связанной с приводным валом 1, промежуточным звеном 5, например коронной шестерней с большим числом зубьев, связанной с основным тормозом 6, и двумя выходными звеньями 7 и 8, например водилом и коронной шестерней с меньшим числом зубьев, выборочно связываемых с выходными хвостовиками 9 и 10. Кроме того, механизм снабжен дополнительным тормозом 11, связанной с ним зубчатой муфтой 12 для выборочной связи тормоза 11 с одним из выходных звеньев 7 или 8, и управляющим механизмом 13 с пружиной 14, связанным концом 15 с муфтой 12. Другой конец 16 механизма 13 выполнен для взаимодействия с упором 17 хвостовика 10.

Целесообразно тормоза 6 и 11 блокировать для их выборочного включения, что может быть осуществлено, например, за счет связи нажимного элемента 18 тормоза 6, управляемого распределителем 19, с нажимным элементом 20 тормоза 11, включаемого пружиной 21.

Механизм привода вала отбора мощности работает в двух скоростных режимах.

В первом скоростном режиме (фиг.1) выходной хвостовик 9 при этом связан с выходным звеном 7, с которым

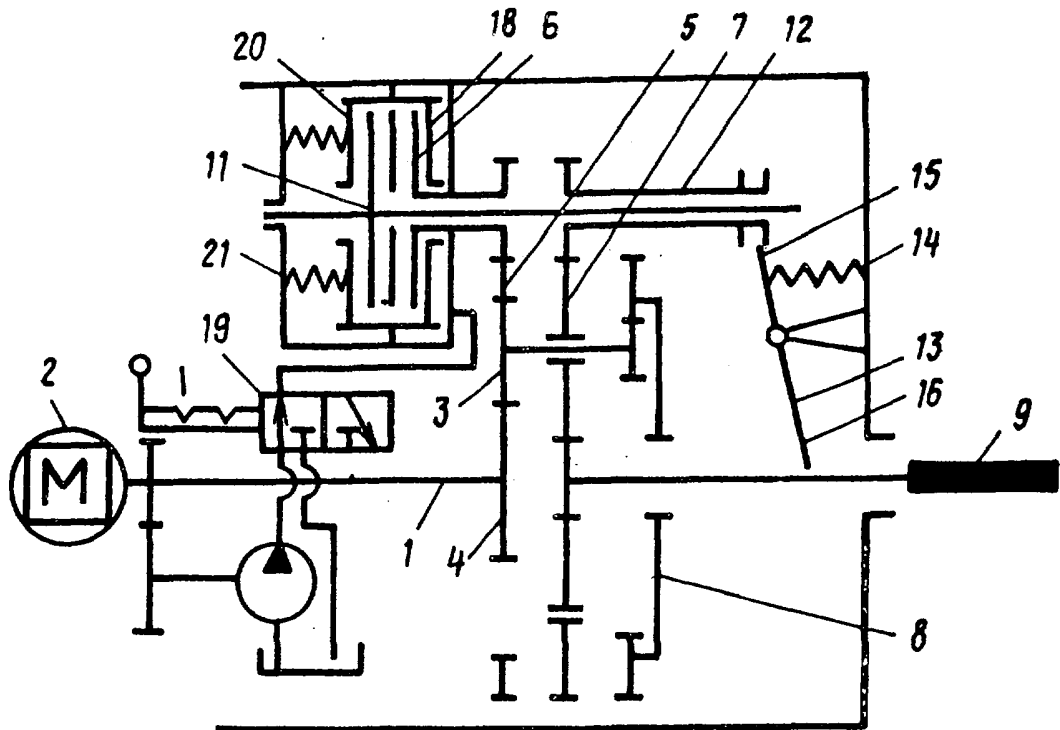
посредством муфты 12 за счет воздействия пружины 14 на управляющий механизм 13 связан и тормоз 11. Включается механизм за счет тормоза 6, который останавливает промежуточное звено 5 и передает крутящий момент от приводного вала 1 на выходной хвостовик 9 и выключается за счет тормоза 11, который останавливает выходное звено 7 со связанным с ним хвостовиком 9.

Во втором скоростном режиме (фиг.2) выходной хвостовик 10 связан с выходным звеном 8, с которым посредством муфты 12 за счет воздействия упора 17 на управляющий механизм 13 связан и тормоз 11. Включается механизм, как и в первом скоростном режиме, за счет тормоза 6, и выключается за счет тормоза 11, который останавливает выходное звено 8 со связанным с ним хвостовиком 10.

25 Ф о р м у л а и з о б р е т е н и я

1. Механизм привода вала отбора мощности транспортного средства, содержащий приводной вал, планетарный механизм с входным звеном, связанным с приводным валом, промежуточным звеном, связанным с тормозом и двумя выходными звеньями, и два выходных хвостовика для выборочной связи с выходными звеньями, отличающийся тем, что, с целью повышения безопасности, он снабжен дополнительным тормозом с зубчатой муфтой для выборочной его связи с выходными звеньями, при этом зубчатая муфта снабжена подпружиненным управляющим механизмом, а один из хвостовиков снабжен элементом для взаимодействия с подпружиненным управляющим механизмом.

2. Механизм по п. 1, отличающийся тем, что основной и дополнительный тормозы заблокированы с возможностью их выборочного включения.



Фиг. 1

Составитель И. Николаева
 Редактор Л. Гратилло Техред М. Дидык Корректор О. Ципле

Заказ 4167/14

Тираж 528

Подписное

ВНИИПИ Государственного комитета по изобретениям и открытиям при ГКНТ СССР
 113035, Москва, Ж-35, Раушская наб., д. 4/5

Производственно-издательский комбинат "Патент", г. Ужгород, ул. Гагарина, 101