



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ КОМИТЕТ СССР
ПО ДЕЛАМ ИЗОБРЕТЕНИЙ И ОТКРЫТИЙ

ОПИСАНИЕ ИЗОБРЕТЕНИЯ

К АВТОРСКОМУ СВИДЕТЕЛЬСТВУ

(21) 3897062/31-11

(22) 12.05.85

(46) 07.03.87. Бюл. № 9

(71) Белорусский политехнический институт

(72) А. Т. Скойбеда, А. И. Бобровник,

О. К. Довнар, В. Л. Николаенко и К. Т. Беляк

(53) 629.113-585.9(088.8)

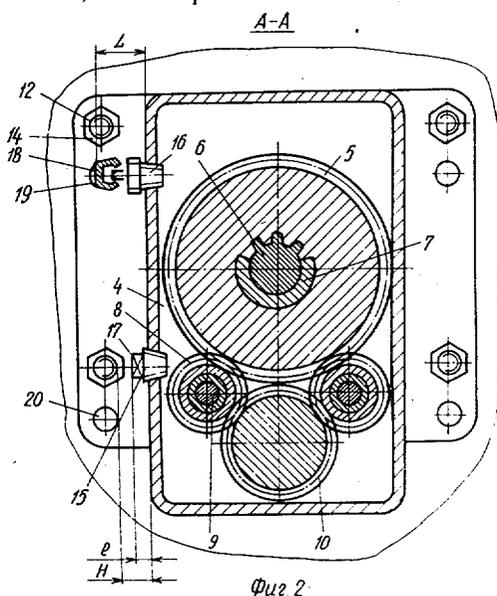
(56) Авторское свидетельство СССР

№ 933488, кл. В 60 К 17/28, 1980.

(54) МЕХАНИЗМ ПРИВОДА ВАЛА ОТБОРА МОЩНОСТИ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

(57) Изобретение относится к области транспортного машиностроения, в частности к механизмам привода вала отбора мощности тракторов и аналогичных машин. Цель настоящего изобретения — повышение надежности и долговечности. В корпусе и крышке, связанных посредством болтов и образующих масляную ванну 4, расположены шестерня ведущая 5 с внутренними шлицами 6, связанная с приводным валом 7, шестерня промежуточная 8, установленная на оси 9, и шестерня

ведомая 10 с выходным хвостовиком. Корпус устанавливается на резьбовые шпильки 12 рамы транспортного средства и крепится посредством гаек 14. В корпусе выполнены два резьбовых отверстия 15 и 16, в одно из которых выборочно устанавливается пробка 17, а в другое — сапун 18, связывающий атмосферу масляной ванны 4 с наружной атмосферой. Длина сапуна 18 (L) больше длины пробки 17 (l), а расстояние (H) от шпильки 12 до корпуса 7 меньше длины сапуна 18. В одном положении корпуса (левая часть фиг. 2) шпильки 12 устанавливаются в отверстия 19, а в другом его положении (правая часть фиг. 2) — в отверстия 20, смещенные в вертикальной плоскости относительно оси приводного вала 7. При работе предложенного механизма привода вала отбора мощности транспортного средства крутящий момент от приводного вала 7 через ведущую шестерню 5, промежуточную шестерню 8 и ведомую шестерню 10 передается на выходной хвостовик 4 ил.



Изобретение относится к транспортному машиностроению, в частности к механизмам привода вала отбора мощности тракторов.

Цель изобретения — повышение эксплуатационной надежности.

На фиг. 1 изображено устройство, общий вид; на фиг. 2 — разрез А-А на фиг. 1; на фиг. 3 — устройство в перевернутом положении; на фиг. 4 — разрез Б-Б на фиг. 3.

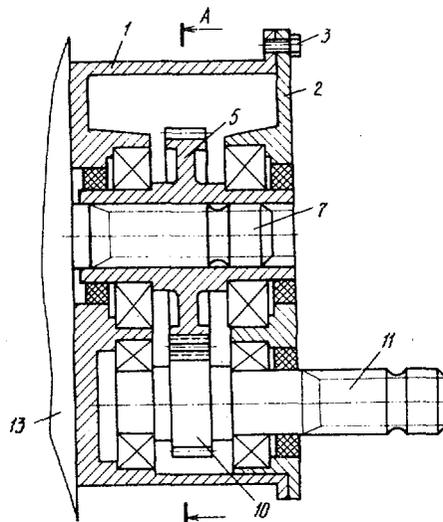
В корпусе 1 и крышке 2, связанных болтами 3 и образующих масляную ванну 4, расположены шестерня ведущая 5 с внутренними шлицами 6, связанная с приводным валом 7, шестерня 8 промежуточная, установленная на оси 9, и шестерня 10 ведомая с выходным хвостовиком 11. Корпус 1 устанавливается на резьбовые шпильки 12 рамы 13 транспортного средства и крепится посредством гаек 14. В корпусе 1 выполнены два резьбовых отверстия 15 и 16, в одно из которых выборочно устанавливается пробка 17, а в другое — сапун 18, связывающий атмосферу масляной ванны 4 с наружной атмосферой. Длина сапуна 18 (L) больше длины пробки 17 (l), а расстояние (H) от шпильки 12 до корпуса 1 меньше длины сапуна 18. В одном положении корпуса 1 (левая часть фиг. 2) шпильки 12 устанавливаются в отверстие 19, а в другом его положении (правая часть фиг. 2) — в отверстие 20, смещенные в вертикальной плоскости относительно оси приводного вала 7.

При работе предложенного механизма привода вала отбора мощности транспортного средства крутящий момент от приводного вала 7 через ведущую шестерню 5, промежуточную шестерню 8 и ведомую шестерню 10 передается на выходной хвостовик 11, обеспечивая привод агрегируемых с транспортным средством машин. В зависимости от необходимого расстояния от хвостовика 11 до опорной поверхности транспорт-

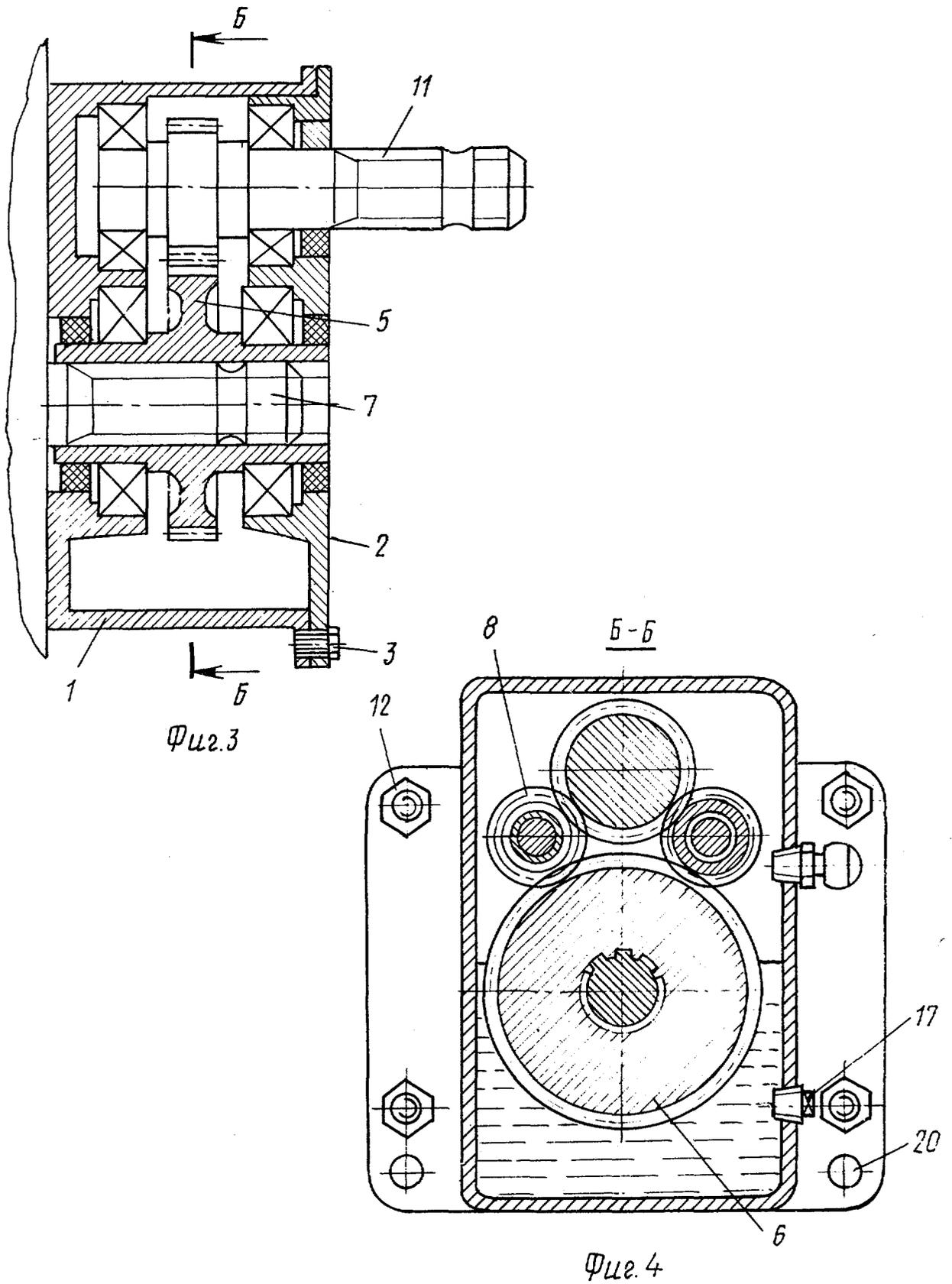
ного средства корпус 1 устанавливается в два положения, при этом шпильки 12 входят или в отверстия 19, или в отверстия 20. Так как длина L сапуна 18 больше расстояния H от корпуса 1 до шпильки 12, то при неправильной установке сапуна 18, т. е. когда он погружен в масло, корпус 1 не может быть установлен на соответствующие отверстия 19 или 20, т. е. сапун 18 упирается в шпильку 12. Это требует правильной установки сапуна 18 в отверстие 15 или 16, являющееся верхним в данном положении корпуса, а нижнее закрывается пробкой 17, длина l которой меньше расстояния от корпуса 1 до шпильки 12.

Формула изобретения

Механизм привода вала отбора мощности транспортного средства, содержащий приводной вал, по крайней мере один выходной хвостовик, связывающий их приводной редуктор, расположенный в изолированном поворотном корпусе, крепящемся к раме транспортного средства в двух положениях, с масляной ванной внутри корпуса, и крепежные элементы для связи корпуса с рамой, отличающийся тем, что, с целью повышения эксплуатационной надежности, корпус выполнен с двумя резьбовыми отверстиями, в одно из которых установлен сапун, связывающий полость масляной ванны с наружной атмосферой, а в другое — пробка, при этом крепежные отверстия рамы смещены в вертикальной плоскости относительно оси приводного вала, а резьбовые отверстия под сапун и пробку выполнены на одном уровне со средними крепежными отверстиями, причем расстояние от наружной торцевой поверхности резьбовых отверстий под сапун и пробку до крепежных элементов меньше длины выступающей из корпуса части сапуна и больше длины пробки.



Фиг. 1



Редактор С. Патрушева
 Заказ 436/18
 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

Составитель В. Караваев
 Техред И. Верес
 Тираж 599

Корректор А. Ильин
 Подписное