

Винахід відноситься до галузі машинобудування, а саме до рушіїв самохідних машин.

Відомий роздільно-агрегатний міст самохідної машини (патент Канади № 1005491, МПК В62D33/08, від 07.02.1977 р.), що містить балку, на спеціальному фланці якої закріплена коробка переміни передач, а на бокових фланцях бортові редуктори, причому вихідний вал коробки переміни передач розташований співвісно до вхідних валів бортових редукторів. Аналог.

Також відомий роздільно-агрегатний міст самохідної машини (патент США № 3820618, МПК В62D33/08, від 28.06.1977 р.), що містить балку, на спеціальному фланці якої закріплена коробка переміни передач, а на бокових фланцях бортові редуктори, причому вихідний вал коробки переміни передач розташований співвісно до вхідних валів бортових редукторів. Прототип.

Недоліком аналога і прототипу є складне регулювання положення бортових редукторів відносно балки для зміни кліренсу (відстань від поверхні ґрунту до найнижчої точки машини).

В основу винаходу покладена задача вдосконалення роздільно-агрегатного моста самохідної машини, в якому виконанням ряду груп під'єднувальних отворів в корпусі редуктора забезпечується, шляхом провертання зміна положення бортових редукторів відносно балки і за рахунок цього розширюються можливості застосування моста для різних типів машин, а також спрощується регулювання кліренсу машини.

Поставлена задача досягається за рахунок того, що в роздільно-агрегатному мості самохідної машини, що містить балку, на спеціальному фланці якої закріплена коробка переміни передач, а на бокових фланцях бортові редуктори, причому вихідний вал коробки переміни передач розташований співвісно до вхідних валів бортових редукторів, згідно з винаходом вводиться те, що в корпусі кожного бортового редуктора виконано групи кріпильних отворів, кожна з яких розташована на рівновіддаленій відстані від осі вхідного вала бортового редуктора.

Роздільно-агрегатний міст самохідної машини зображено на фіг. 1, фіг. 2 - перетин по А-А в початковому положенні бортового редуктора відносно бокового фланця балки; фіг. 3 - перетин по А-А у зміщеному положенні бортового редуктора відносно бокового фланця балки.

Роздільно-агрегатний міст самохідної машини містить балку 1, на спеціальному фланці 2 якої закріплена коробка переміни передач 3. На бокових фланцях 4 балки 1 розташовані бортові редуктори 5. Вихідний вал 6 коробки переміни передач 3 розташований співвісно до вхідних валів 7 бортових редукторів 5. В корпусі кожного бортового редуктора 5 виконано групи кріпильних отворів 8, кожна з яких розташована на рівновіддаленій відстані від осі вхідного вала 7 бортового редуктора 5.

Працює роздільно-агрегатний міст самохідної машини таким чином. Передача крутного моменту на привідні колеса (на фіг. не зображені), які кріпляться на бортових редукторах 5, здійснюється від коробки переміни передач 3 через вали 6 і 7 на бортові редуктори 5.

Для забезпечення зміни кліренсу самохідної машини (відстань від ґрунту до найближчої точки машини) роз'єднують бортові редуктори 5 і бокові фланці 4. При цьому, балка 1 повинна бути припіднятою і зафіксованою. Далі, бортові редуктори 5 провертають відносно власних вхідних валів 7, поки необхідні кріпильні отвори 8 кожної групи не співпадуть з отворами бокових фланців 4. В заданому положенні здійснюється фіксація, наприклад болтами, бортових редукторів 5 відносно бокових фланців 4. Це призведе до зміщення осі балки 1 і осі центральної частини бортових редукторів 5 на величину "h" (фіг. 3) і відповідно зміни кліренсу машини.

В порівнянні з аналогом і прототипом запропоноване технічне рішення вигідно відрізняється тим, що виконання в корпусі кожного бортового редуктора групи кріпильних отворів розширює можливість їх застосування для різних типів машин при простому регулюванні їх кліренсу.

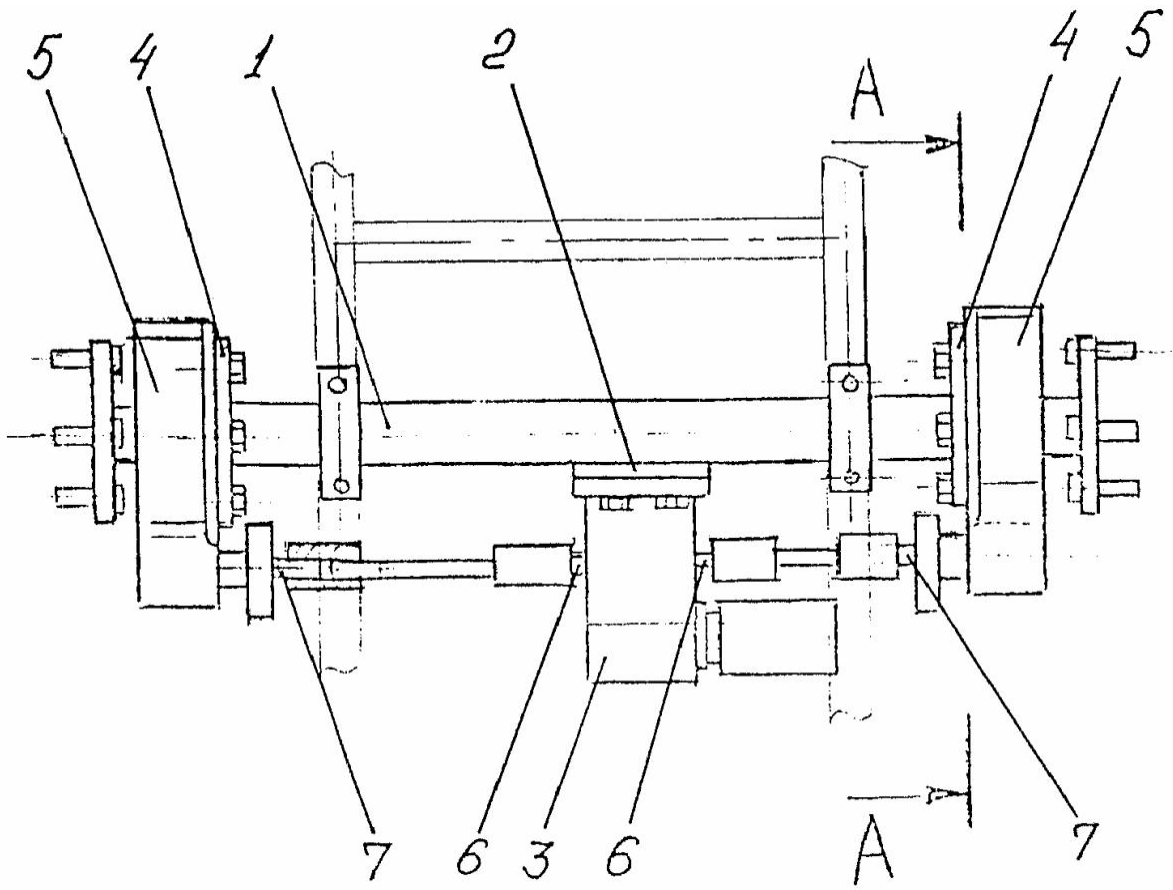


Fig. 1

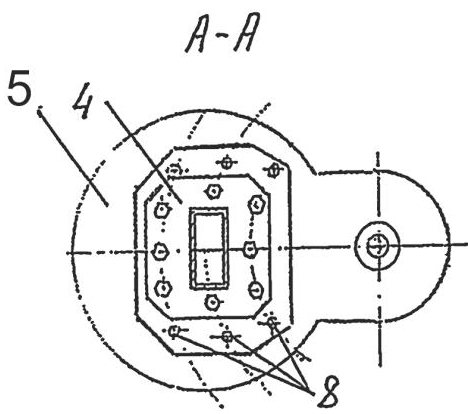


Fig. 2

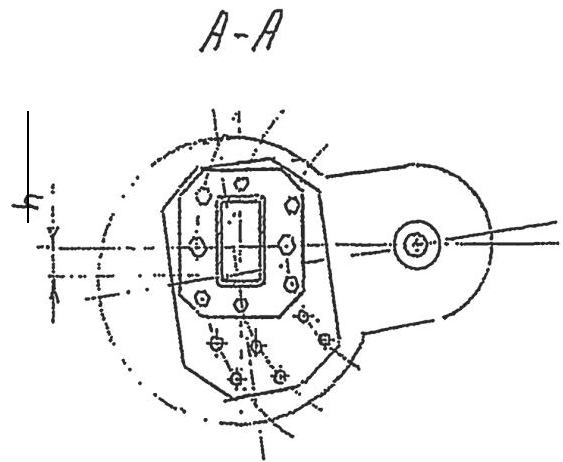


Fig. 3