



УКРАЇНА

(19) **UA** (11) **73156** (13) **U**
(51) МПК (2012.01)
F16D 13/00
F16D 43/00

ДЕРЖАВНА СЛУЖБА
ІНТЕЛЕКТУАЛЬНОЇ
ВЛАСНОСТІ
УКРАЇНИ

(12) ОПИС ДО ПАТЕНТУ НА КОРИСНУ МОДЕЛЬ

(21) Номер заявки:	u 2012 03510	(72) Винахідник(и):	Малащенко Володимир Олександрович (UA), Стрілець Володимир Миколайович (UA), Федорук Віктор Анатолійович (UA), Стрілець Олег Романович (UA)
(22) Дата подання заявки:	23.03.2012	(73) Власник(и):	НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ВОДНОГО ГОСПОДАРСТВА ТА ПРИРОДОКОРИСТУВАННЯ, вул. Соборна, 11, м. Рівне, 33000 (UA)
(24) Дата, з якої є чинними права на корисну модель:	10.09.2012		
(46) Публікація відомостей про видачу патенту:	10.09.2012, Бюл.№ 17		

(54) СТЕНД ДЛЯ ДОСЛІДЖЕННЯ ІНЕРЦІЙНИХ МУФТ ЗЧЕПЛЕННЯ

(57) Реферат:

Стенд для дослідження інерційних муфт зчеплення містить раму, двигуни, редуктор, інерційну муфту зчеплення, вал редуктора, гальмівний шків, важільний зацеп, важіль з колодкою, станину, профільний кулачок, копровий пристрій у вигляді направляючих, каретку з падаючим вантажем.

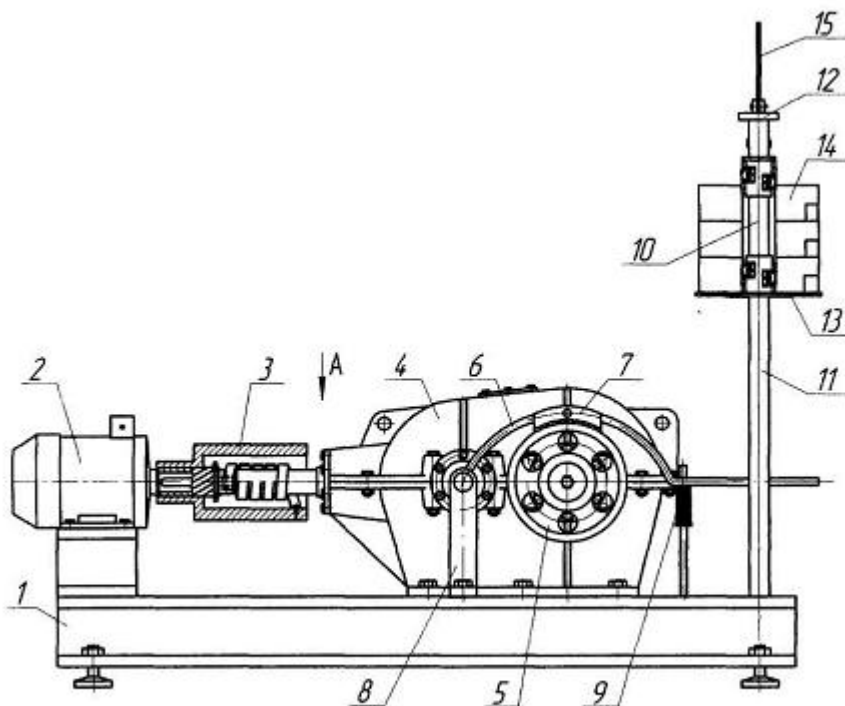


Fig. 1

U
UA 73156

Корисна модель належить до машинобудування для випробувань деталей машин, а саме для випробування інерційних муфт зчеплення в умовах коливань динамічних навантажень.

Відомий стенд для дослідження фрикційних муфт зчеплення автомобілів (див. кн.. Румянцева Л.А. Проектирование автоматизированных фрикционных сцеплений. - М.: Машиностроение, 1975. - 176 с., рис. 66, С. 167), який містить раму з встановленими на ній електродвигуном і редуктором з великим передаточним числом, на вихідному валу редуктора встановлений маховик з досліджуванним фрикційним зчепленням, ведений диск якого з'єднаний з валом, на кінці якого змонтовано двоплечий важіль з вантажами на кінцях.

Основними недоліком цього стенда для дослідження інерційних муфт зчеплення є те, що він має обмежену область застосування - досліджувати статичні характеристики фрикційних муфт зчеплення при їх буксуванні.

Відомий стенд для дослідження інерційних муфт зчеплення (див. заявку на патент України на корисну модель u№ 2012 02798, МПК F16D 13/00, подану 12. 03. 2012р.), найбільш близький до запропонованої корисної моделі, який містить встановлені на рамі двигун і редуктор, з'єднані між собою досліджуваною інерційною муфтою зчеплення, а вихідний вал редуктора взаємодіє з навантажувальним гальмівним пристроєм у вигляді гальмівного шківa, встановленого на вихідному валу редуктора, важеля з колодкою, яка взаємодіє через тертя з гальмівним шківом, важіль одним кінцем закріплений на станині, а другий взаємодіє з профільним кулачком, встановленим на другому двигуні, крім того, для з'єднання двигуна з муфтою служить перехідна втулка з косими шліцами на зовнішній поверхні.

Основними недоліком цього стенда для дослідження інерційних муфт зчеплення є те, що він має обмежену область застосування - досліджувати статичні та динамічні характеристики фрикційних муфт зчеплення при передачі ними періодично змінних обертових моментів.

Задача корисної моделі - створення стенда для дослідження статичних і динамічних процесів в інерційних муфтах зчеплення при передачі ними обертових моментів з ударним довготривалим навантаженням.

Технічний результат досягається тим, що над другим кінцем важеля встановлено копровий пристрій у вигляді двох вертикальних направляючих, з'єднаних на висоті поперечиною з встановленим на ній важільним зацепом, каретки з падаючим вантажем, вертикально рухомої вздовж вертикальних направляючих, причому каретка з падаючим вантажем на висоті утримується важільним зацепом.

Запропонований стенд для дослідження інерційних муфт зчеплення дозволяє досліджувати статичні і динамічні процеси в інерційних муфтах зчеплення при передачі ними ударних довготривалих обертових моментів.

Суть корисної моделі пояснюється кресленнями, де: на фіг. 1 показаний стенд для дослідження інерційних муфт зчеплення, загальний вигляд; на фіг. 2 показано те, що на фіг. 1, вид А.

Стенд для дослідження інерційних муфт зчеплення складається з рами 1, двигуна 2, досліджуваної інерційної муфти зчеплення 3, редуктора 4, гальмівного шківa 5, важеля 6 з гальмівною колодкою 7, закріпленого шарнірно одним кінцем на опорі 8, а другим кінцем опирається на пружину стиску 9. Над другим кінцем важеля 6 встановлений копровий пристрій 10, який містить вертикальні направляючі 11, з'єднані поперечиною 12, рухому каретку 13 з падаючим вантажем 14. На поперечині 12 встановлений важільний зацеп 15 для утримання рухомої каретки 13 з падаючим вантажем 14 на висоті та відпускання його в необхідний момент.

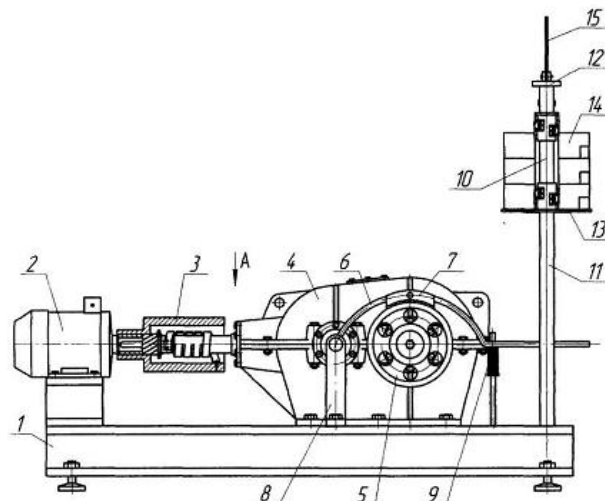
Дослідження інерційних муфт зчеплення виконують наступним чином. На стенд між двигуном 2 і редуктором 4 встановлюють досліджувану інерційну муфту зчеплення 3. Початкове положення важеля 6 створюється пружиною стиску 9 так, щоб між гальмівним шківом 5 і гальмівною колодкою 6 був невеликий зазор для створення холостого ходу. На копровому пристрої 10 піднімають рухому каретку 13, підвішують її на важільний зацеп 15 і встановлюють падаючий вантаж 14. Після вмикання двигуна 1 обертовий момент через інерційну муфту зчеплення 3 передається на редуктор 2 і гальмівний шків 5. Далі звільняють рухому каретку 13 з падаючим вантажем 14 з важільного зачепа 15 і рухома каретка 13 з падаючим вантажем 14 падає на важіль 6 з гальмівною колодкою 7, притискаючи її до гальмівного шківa 5, створюючи ударне довготривале навантаження.

Вимірювання величини статичних і динамічних характеристик досліджуваних інерційних муфт зчеплення на стенді здійснюється відомими методами і пристроями.

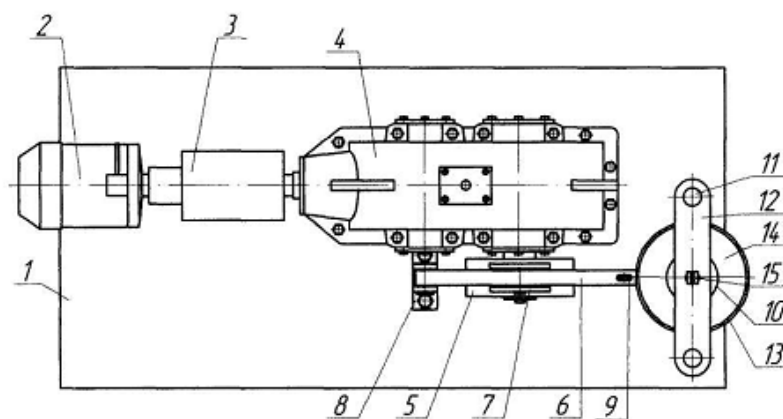
Запропонований стенд для дослідження інерційних муфт зчеплення дозволяє досліджувати статичні і динамічні процеси в інерційних муфтах зчеплення при передачі ними ударних довготривалих обертових моментів.

ФОРМУЛА КОРИСНОЇ МОДЕЛІ

- Стенд для дослідження інерційних муфт зчеплення, що містить встановлені на рамі двигун і редуктор, з'єднані між собою досліджуваною інерційною муфтою зчеплення, а вихідний вал редуктора взаємодіє з навантажувальним гальмівним пристроєм у вигляді гальмівного шківа, встановленого на вихідному валу редуктора, важеля з колодкою, яка взаємодіє через тертя з гальмівним шківом, важіль одним кінцем закріплений на станині, а другий взаємодіє з профільним кулачком, встановленим на другому двигуні, який **відрізняється** тим, що над другим кінцем важеля встановлено копровий пристрій у вигляді двох вертикальних направляючих, з'єднаних на висоті поперечиною з встановленим на ній важільним зачепом, каретки з падаючим вантажем, вертикально рухомої вздовж вертикальних направляючих, причому каретка з падаючим вантажем на висоті утримується важільним зачепом.



Фиг. 1



Фиг. 2

Комп'ютерна верстка І. Скворцова

Державна служба інтелектуальної власності України, вул. Урицького, 45, м. Київ, МСП, 03680, Україна

ДП "Український інститут промислової власності", вул. Глазунова, 1, м. Київ – 42, 01601