

Изобретение относится к транспортному машиностроению и может быть использовано в трансмиссиях гусеничных и колесных машин с встроенным упругим элементом, увеличивающим общую крутильную податливость трансмиссий.

Трансмиссия транспортного средства содержит кинематически связанные между собой муфту сцепления, понижающий редуктор, коробку перемены передач, ведущую и ведомую шестерни главной передачи, бортовые редукторы и демпферные устройства. Одно из демпферных устройств смонтировано на валу муфты сцепления с возможностью осевого перемещения и включает контактирующую с подпружинивающим ее узлом упорную втулку, закрепленную на валу с помощью резьбы, при этом наружная поверхность втулки сопряжена со ступицей шестерни понижающего редуктора посредством зубчатого соединения. Другое демпферное устройство смонтировано с возможностью осевого перемещения на валу, связывающем ведомую шестерню главной передачи и бортовые редукторы, и включает контактирующую с подпружинивающим ее узлом упорную втулку, закрепленную на валу посредством зубчатого соединения, а наружная поверхность втулки сопряжена со ступицей ведомой шестерни главной передачи с помощью резьбы. Подпружинивающий узел каждого из демпферных устройств выполнен в виде пакета тарельчатых пружин. Резьба на каждой из упорных втулок выполнена трапецеидального профиля с углом подъема резьбы, меньшим угла трения.

Результат изобретения состоит в снижении динамических нагрузок.