

(19) 日本国特許庁 (JP)

(12) 特 許 公 報 (B2)

(11) 特許番号

特許第4420643号  
(P4420643)

(45) 発行日 平成22年2月24日 (2010. 2. 24)

(24) 登録日 平成21年12月11日 (2009. 12. 11)

(51) Int. Cl.

F 1 6 H 15/22 (2006. 01)

F 1

F 1 6 H 15/22

B

請求項の数 2 (全 19 頁)

(21) 出願番号	特願2003-346383 (P2003-346383)	(73) 特許権者	303054995
(22) 出願日	平成15年10月3日 (2003. 10. 3)		富澤 信央
(65) 公開番号	特開2005-113969 (P2005-113969A)		茨城県ひたちなか市十三奉行 1 2 0 2 7 - 4
(43) 公開日	平成17年4月28日 (2005. 4. 28)	(74) 代理人	100110179
審査請求日	平成18年3月27日 (2006. 3. 27)		弁理士 光田 敦
		(72) 発明者	富澤 信央
			茨城県ひたちなか市十三奉行 1 2 0 2 7 - 4
			審査官 鈴木 充

最終頁に続く

(54) 【発明の名称】 変速機

(57) 【特許請求の範囲】

【請求項 1】

第 1 の変速用回転輪を同軸で固定した第 1 の回転軸と第 2 の変速用回転輪を同軸で固定した第 2 の回転軸とが互いに平行に配置され、上記第 1 の変速用回転輪と第 2 の変速用回転輪との間に延びるように配置された支持軸に、回転可能かつ該支持軸の長手方向に中間伝動輪送り装置によって移動可能な中間伝動輪が設けられ、第 1 の回転軸が動力装置で回転され、該回転が上記中間伝動輪を介して変速されて第 2 の回転軸に摩擦によって伝達可能である変速機であって、

上記第 1 の変速用回転輪と上記第 2 の変速用回転輪は、互いに頂角が等しい直円錐形又は直円錐台形に形成されており、上記第 1 の変速用回転輪と上記第 2 の変速用回転輪は、

10

、  
上記支持軸は、衣紋かけ状の支持部材の一部として形成され、上記第 1 の変速用回転輪の側周面と上記第 2 の変速用回転輪の側周面との間の間隔において上記第 1 の変速用回転輪の側周面及び上記第 2 の変速用回転輪の側周面に沿って延びるように配置され、

上記衣紋かけ状の支持部材において、支持軸に対して直交する方向に伸びるように形成された可動杆の先端には往復動機構が設けられており、該往復動機構により、上記第 1 の変速用回転輪と上記第 2 の変速用回転輪に対して接近位置と離れた位置とに移動可能であり、

該支持軸が上記接近位置にある時は、上記中間伝動輪は上記第 1 の変速用回転輪の側周

20

面及び上記第2の変速用回転輪の側周面に当接し、かつ当接しながら上記支持軸の長手方向に沿って移動可能であり、該支持軸が上記離れた位置にある時は、上記中間伝動輪は上記第1の変速用回転輪の側周面及び上記第2の変速用回転輪の側周面から離れている構成とし、

上記中間伝動輪の前後両面には凸面が形成されており、

上記中間伝動輪送り装置は、移動杆と、該移動杆を上記支持軸の長手方向に沿って直線的に移動させる駆動機構と、上記移動杆の先端に付設され中間伝動輪を上記支持軸の長手方向に沿って移動させる送り部材とを備えており、

上記送り部材は、中間伝動輪の前面及び後面にそれぞれ隙間を介して対面しているとともに当接可能な前方送り片及び後方送り片を有し、前方送り片及び後方送り片は、それぞれ上記支持軸が挿通されている二股部を備えており、

10

上記駆動機構及び上記往復動機構は、制御装置によって制御される構成としたことを特徴とする変速機。

【請求項2】

上記制御装置は、動力装置の動作状態を示す動力情報と、負荷の大きさを示す負荷情報と、制動状態を示すブレーキ情報と、加速状態を示すアクセル情報とが入力され、これらの情報に基づいて上記駆動機構及び上記往復動機構をそれぞれ制御する構成としたことを特徴とする請求項1記載の変速機。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

20

【0001】

本発明は、変速機に関し、特に自動車等の動力装置の回転を無段階で変速して車輪等の負荷側に伝達する変速機に関する。

【背景技術】

【0002】

従来、自動車等の動力伝達装置において、歯車の歯数を変えて変速する歯車変速機構は周知であり、さらに動力装置の回転を無段階で変速する装置として、C V T (Continuously Variable Transmission) が知られている (特許文献1 参照。 )。

【0003】

C V Tは、出力側と駆動側の2個のプーリーをコマの付いたスチールベルトで連結したものであり、その特徴は、2個のプーリーの幅を油圧で変化させ、幅が広がれば径が小さくなり、幅が狭くなると径が大きくなる。これにより、駆動側の回転を変速して出力側に伝達可能とするものである。

30

【特許文献1】特表2001-518171号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

上記従来の歯車変速機構は、複数の歯車を組み合わせる構造であるので、その構造が複雑でかつ重量も大きくなってしまふ。そして、C V Tはプーリーの幅を油圧で変えたりするのでどうしてもその構造が複雑となる。

40

【0005】

よって、本発明は上記従来の変速機の問題点を解決することであり、構造、機構が簡単で軽量、コンパクトな変速機を実現することを課題とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

本発明は上記課題を解決するために、第1の変速用回転輪を同軸で固定した第1の回転軸と第2の変速用回転輪を同軸で固定した第2の回転軸とが互いに平行に配置され、上記第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪との間に延びるように配置された支持軸に、回転可能かつ該支持軸の長手方向に中間伝動輪送り装置によって移動可能な中間伝動輪が設けられ、第1の回転軸が動力装置で回転され、該回転が上記中間伝動輪を介して変速され

50

て第2の回転軸に摩擦によって伝達可能である変速機であって、上記第1の変速用回転輪と上記第2の変速用回転輪は、互いに頂角が等しい直円錐形又は直円錐台形に形成されており、上記第1の変速用回転輪と上記第2の変速用回転輪は、それぞれのテーパ状の側周面が互いに一定の間隔をおいて向き合うように配置されており、上記支持軸は、上記第1の変速用回転輪の側周面と上記第2の変速用回転輪の側周面との間の間隔において上記第1の変速用回転輪の側周面及び上記第2の変速用回転輪の側周面に沿って延びるように配置され、往復動機構により、上記第1の変速用回転輪と上記第2の変速用回転輪に対して接近位置と離れた位置とに移動可能であり、該支持軸が上記接近位置にある時は、上記中間伝動輪は上記第1の変速用回転輪の側周面及び上記第2の変速用回転輪の側周面に当接し、かつ当接しながら上記支持軸の長手方向に沿って移動可能であり、該支持軸が上記離れた位置にある時は、上記中間伝動輪は上記第1の変速用回転輪の側周面及び上記第2の変速用回転輪の側周面から離れている構成とし、上記中間伝動輪送り装置は、移動杆と、該移動杆を上記支持軸の長手方向に沿って直線的に移動させる駆動機構と、上記移動杆の先端に付設され中間伝動輪を上記支持軸の長手方向に沿って移動させる送り部材とを備えており、上記駆動機構及び上記往復動機構は、制御装置によって制御される構成としたことを特徴とする変速機を提供する。

10

【0007】

上記制御装置は、動力装置の動作状態を示す動力情報と、負荷の大きさを示す負荷情報と、制動状態を示すブレーキ情報と、加速状態を示すアクセル情報とが入力され、これらの情報に基づいて上記駆動機構及び上記往復動機構をそれぞれ制御する構成とすることが好ましい。

20

【0008】

上記送り部材は、中間伝動輪の前面及び後面にそれぞれ対面する前方送り片及び後方送り片を有している構成とすることが好ましい。

【発明の効果】

【0009】

本発明に係る変速機によれば、後で詳述するとおり、基本的な構成は、直円錐台形の2つの変速用回転輪と、これら2つの変速用回転輪に当接する中間伝動輪とからなるきわめて単純な構造であり、信頼性のある安価な変速機を得ることができる。

【0010】

30

さらに、中間伝動輪を2つの変速用回転輪に当接したり離したりすることにより、クラッチ機能を一体かつ相乗的に簡単に付与することができるので、変速だけでなく、自動車の走行に必要なさらに多くのきめ細かい諸動作に対応可能である。

【発明を実施するための最良の形態】

【0011】

本発明に係る変速機を実施するための最良の形態を実施例に基づいて以下説明する。まず、本発明の基本的な構成及びその作用を説明する。

【0012】

(基本的な構成及びその作用)

本発明に係る変速機は、その主要構成要素として、駆動軸に固定された第1の変速用回転輪と、被駆動軸に固定された第2の変速用回転輪とを有する。第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪の構成条件は、それぞれが互いに頂角が等しい直円錐形又は直円錐台形である。

40

【0013】

これを以下さらに詳しく説明する。第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪の構成条件は、それぞれが互いに頂角が等しい直円錐形をしたもの(「直円錐体」という。)の一部又は全部である。従って、第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪は、頂角が等しい直円錐体と直円錐体であってもよいし、直円錐体と直円錐体の一部(後述する。)であってもよく、その大小は問わない。

【0014】

50

ここで、直円錐体とは、図1(a)において1として示すもので、軸心Oが底面2に点Cにおいて垂直に交わる円錐体である。換言すると、直円錐体とは、直角三角形の対辺を軸心O(P C)を中心に360°回転して形成される円錐体である。本明細書で「頂角」とは軸心Oと円錐体の側周面3とのなす角(直角三角形の頂角に相当する角。)であり、図1(a)の直円錐体ではで示される。図1(b)は、互いに頂角が等しい2つの直円錐体1、1を示している。

【0015】

「直円錐体の全部」とは、直円錐体1そのものである。「直円錐体の一部」とは、直円錐体の軸心に垂直な面で切り取って構成される部分であり、「直円錐台形のもの(「直円錐台形体」という。)」と「直円錐体に相似な小さな直円錐体」とがある。

10

【0016】

本発明における「直円錐台形」の意味を図1(a)で示すと、直円錐体1を軸心に垂直な面4(底面2と平行な上面4)で切り取り、底面2と上面4とテーパ状の側周面3とで形成されて成るもの(図1(a)にDで示すもの)の形状を言う。又、「直円錐体に相似な小さな直円錐体」は図1(a)ではCで示される。

【0017】

後述する本発明に係る変速機の実施例1、2では、第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪がともに直円錐台形体Dである構成例で説明する。この構成例では図1(b)の実線部分に示すように、互いに頂角が等しく同じ大きさ(互いに頂角が等しければ大きさの異なるものでもよいが、この構成例では、互いに同じ大きさのもので説明する。)の直円錐台形の第1の変速用回転輪5と第2の変速用回転輪6とが、図1(c)に示すように、互いの底面7、8を軸心O、O'の方向において逆向きとし、互いに離れて、かつそれぞれの軸心O、O'が互いに平行となるように配置される。

20

【0018】

このように配置されると、図1(c)に平面図で示すように、第1の変速用回転輪5のテーパ状の側周面9と第2の変速用回転輪6のテーパ状の側周面10が互いに向き合う側における輪郭線11、12(第1の変速用回転輪5と第2の変速用回転輪6を平面に投影した際のそれぞれ輪郭を示す線)が互いに平行となり、その間隔dは一定である。

【0019】

図1(d)、(e)は、本発明に係る変速機の第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪として「直円錐体の一部」を利用する別の態様を示す図である。図1(d)は、「直円錐体1に相似な小さな直円錐体C」と「直円錐台形体D」とを利用する例である。図1(e)は、互いの頂角は等しい直円錐体1の一部であるが、互いに異なる部分を切り取った2つの直円錐台形体D、D'を利用する例である。

30

【0020】

なお、第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪として、それぞれが互いに頂角が等しい直円錐形体全部を利用する場合は、具体的には、本発明に係る変速機の第1の変速用回転輪と第2の変速用回転輪として、図1(a)に示す直円錐体1をそのまま利用し、互いに逆向きに配列(図1(d)の点線部を含めた状態)する構成とすればよい。

【0021】

図1は、頂角が等しく同じ大きさの2つの直円錐体の一部又は全部を利用する例であるが、図2は、その(a)に示すように、頂角が等しいが異なる大きさ(相似形)の2つの直円錐体1、1'の一部又は全部を利用する例を説明する図である。図1と基本的には同じであるので符号は同様に付し、その概要を説明する。

40

【0022】

図2(a)に示す2つの直円錐体1、1'のそれぞれの一部である直円錐台形体D、D'を、図2(b)に示すように、第1の変速用回転輪5と第2の変速用回転輪6として、互いの軸心O、O'を平行に配置する。このように配置すれば、第1の変速用回転輪5と第2の変速用回転輪6は、図1(c)同様に、等間隔dに配置される。

【0023】

50

図 2 ( c ) は、互いに相似形の 2 つの直円錐体 1、1' の一部 ( 直円錐体 C ) と全部 ( 直円錐体 C' ) とを利用する例である。図 2 ( d ) は、互いに相似形の 2 つの直円錐体 1、1' の一部 ( 直円錐台形体 D ) と全部 ( 直円錐体 C' ) とを利用する例である。

【 0 0 2 4 】

以上のとおり、第 1 の変速用回転輪と第 2 の変速用回転輪の形状は頂角が等しい直円錐体の一部又は全部であれば各種の態様が利用でき、これにより変速比の可変範囲を変速装置の用途目的に応じて、従来の変速装置では不可能である幅広い領域に設計することが可能となる。以下の説明及び後述する実施例 1、2 では、ともに直円錐台形体のもので説明する。

【 0 0 2 5 】

実際は、図 3 ( a ) に示すように、第 1 の変速用回転輪 5 は第 1 の回転軸 1 3 に同心的に固定され、第 2 の変速用回転輪 6 は第 2 の回転軸 1 4 に同心的に固定され、第 1 の回転軸 1 3 と第 2 の回転軸 1 4 が互いに平行に配置される。そして、第 1 の回転軸 1 3 及び第 2 の回転軸 1 4 は互いに平行であり、かつそれぞれ回転可能に図示しないフレームに軸受 1 5 を介して取り付けられている。

【 0 0 2 6 】

このように配置された第 1 の変速用回転輪 5 のテーパ状の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6 のテーパ状の側周面 1 0 との間に、図 3 ( a ) に示すように、中間伝動輪 1 6 が配置される。この中間伝動輪 1 6 は、支持軸 1 7 に対して回転可能に取り付けられている。

【 0 0 2 7 】

この支持軸 1 7 は、図 3 ( a ) に示すように、第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 の輪郭線 1 1 と第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 の輪郭線 1 2 との間であって、これらの輪郭線の長手方向に沿って伸びるように配置され、その両端部は図示しないフレームに固定して取り付けられている。

【 0 0 2 8 】

中間伝動輪 1 6 は、上述のとおり、この支持軸 1 7 に対して回転可能であって、しかも中間伝動輪 1 6 を支持軸 1 7 の長手方向に押す等の操作をすることにより、支持軸 1 7 の長手方向 ( 軸心 1 8 の方向 ) に沿って直線的に移動可能なように取り付けられている。この支持軸 1 7 の軸心 1 8 は、第 1 の回転軸 1 3 の軸心に対して図 3 ( a ) に示すように一定の角度で直線的に伸びている ( 第 1 の回転軸 1 3 に平行な第 2 の回転軸 1 4 に対しても同様である。 ) 。

【 0 0 2 9 】

そして、支持軸 1 7 は、第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 との間において、中間伝動輪 1 6 が支持軸 1 7 の長手方向に沿って移動したどここの位置であっても、中間伝動輪 1 6 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 の両方に当接し、その当接面における摩擦により、第 1 の変速用回転輪 5 からの回転 ( 回転力 ) を第 2 の変速用回転輪 6 に伝達するように配置されている。

【 0 0 3 0 】

なお、上記のとおり中間伝動輪 1 6 が支持軸 1 7 の長手方向に沿って移動したどここの位置であっても、中間伝動輪 1 6 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 の両方に当接するように構成されているが、図 3 ( b ) の想像線 p、q に示すように、中間伝動輪 1 6 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 にそれぞれ当接する接点 ( 中間伝動輪 1 6 は厚みがあるので当接部は実際は接線となる。 ) をつないでできる直線 p、q は互いに平行となる。

【 0 0 3 1 】

第 1 の変速用回転輪 5、第 2 の変速用回転輪 6 及び中間伝動輪 1 6 は、鋼材等で形成されるが、中間伝動輪 1 6 の外周面が、第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 9、1 0 に当接し、摩擦伝動が可能、かつ、当接しながら支持軸 1 7 に沿ってその長手方向に移動可能な程度の表面粗さで形成する。そして、第 1 の変速用回転輪 5 及び第

10

20

30

40

50

2の変速用回転輪6の側周面9、10並びに中間伝動輪16の外周面は、摩擦に対する強度を高めるために、当接面の硬度を高める表面処理をしてもよい。場合によっては、第1の変速用回転輪5、第2の変速用回転輪6及び中間伝動輪16は、側周面9、10及び外周面にそれぞれゴム材やプラスチック材がコーティングされていてもよい。

#### 【0032】

中間伝動輪16は第1の変速用回転輪5の側周面9と第2の変速用回転輪6の側周面10に当接するが、この当接される程度は、第1の変速用回転輪5の回転力が中間伝動輪16を介して第2の変速用回転輪6に摩擦により伝動でき、しかも中間伝動輪16を支持軸17の長手方向に押すことで支持軸17に沿ってその長手方向に移動できる程度である。

#### 【0033】

この点は、従来のCVTでも動力の伝達を行いながらプーリの幅を変更してスチールベルトをプーリーの直径方向にプーリーの溝面に接触しながら移動させても問題が生じないことと同じで、中間伝動輪16の外周面は第1の変速用回転輪5の側周面9と第2の変速用回転輪6の側周面10に当接しながら、支持軸17に沿ってその長手方向に移動可能である。

#### 【0034】

第1の回転軸13は、エンジンやモータ等の動力装置19に接続されており、第1の回転軸13及び第1の変速用回転輪5が動力側となる。第2の回転軸14は、負荷となる装置（これを「負荷装置」という。例、自動車の場合は走行駆動用の車輪等）に接続されており、第2の回転軸14及び第2の変速用回転輪6が負荷側となる。

#### 【0035】

以上の構成においてその作用を説明する。今、第1の回転軸13がエンジンやモータ等の動力装置19に接続されており、その動力装置19により回転すると、第1の変速用回転輪5が回転する。この回転力は、中間伝動輪16の外周面が第1の変速用回転輪5の側周面9に当接されその当接面における摩擦で回転させる。中間伝動輪16の外周面は第2の変速用回転輪6の側周面10に当接されているので、中間伝動輪16の回転力は、第2の変速用回転輪6に伝達され、第2の変速用回転輪6及び第2の回転軸14を摩擦で回転させる。

#### 【0036】

ところで、中間伝動輪16は支持軸17に支持されてその長手方向に移動可能である。これにより、その移動した位置によって、第1の変速用回転輪5の回転を、その回転方向は同じであるが、その回転数を変えて第2の変速用回転輪6に伝達することができる。すなわち、変速比を変えることができる。

#### 【0037】

本発明に係る変速機の変速比の一般式は次のとおりである。図3(a)の左右の図において、中間伝動輪16の外周面が当接する位置における第1の変速用回転輪5の側周面9の半径をR1、第2の変速用回転輪6の側周面10の半径をR2とし、第1の変速用回転輪5の回転数N1、第2の変速用回転輪6の回転数N2とすると、第1の変速用回転輪5の回転数N1と第2の変速用回転輪6の回転数N2との比(N2/N1。「変速比」という。)は、次の式(1)で示される。

$$N2/N1 = R1/R2 \dots \dots (1)$$

#### 【0038】

図3(b)は、中間伝動輪16の外周面が、第1の変速用回転輪5の側周面9の最小直径の位置で当接し、第2の変速用回転輪6の側周面10の最大直径の位置で当接した状態を示している。このときの変速比は次の通りである。

$$N2/N1 = R1min/R2max$$

この時は、 $R1min < R2max$ であるから、 $N2 < N1$ となり、動力側の回転数は負荷側で小さくなり、要するに減速され、しかも $N1 \times (R1min/R2max) = N2$ の値は最小( $N2min$ )となる。

#### 【0039】

図 3 ( c ) は、中間伝動輪 1 6 の外周面が、第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 の最大直径の位置で当接し、第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 の最小直径の位置で当接した状態を示している。このときの変速比は次の通りである。

$$N_2 / N_1 = R_{1\max} / R_{2\min}$$

この時は、 $R_{1\max} > R_{2\min}$ であるから、 $N_2 > N_1$ となり、動力側の回転数は負荷側で大きくなり、要するに増速され、しかも  $N_1 \times (R_{1\max} / R_{2\min}) = N_2$  の値は最大 ( $N_{2\max}$ ) となる。

【 0 0 4 0 】

従って、中間伝動輪 1 6 を支持軸 1 7 の長手方向に沿って押す等の操作をして、図 3 ( b ) の位置と図 3 ( c ) の位置との間で移動することにより、動力側の回転数  $N_1$  を、負荷側において、回転数  $N_2$  が最小となる値から最大となる値まで無段階で変速することができる。

【実施例 1】

【 0 0 4 1 】

図 4、5 は、本発明に係る変速機の実施例 1 を説明する図である。図 4 は、実施例 1 の変速機 2 1 の平面図であり、説明の都合上、図 4 の紙面に沿って上方を前方とし、下方を後方として説明する。この変速機 2 1 では、図 4 に示すように、第 1 の変速用回転輪 5 は第 1 の回転軸 1 3 に同心的に固定され、第 2 の変速用回転輪 6 は第 2 の回転軸 1 4 に同心的に固定され、第 1 の回転軸 1 3 と第 2 の回転軸 1 4 が互いに平行に前後方向に伸びるように、フレーム 2 2 内に配置される。

【 0 0 4 2 】

第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 は、互いに同じ形状及び同じ大きさの直円錐台形 (図 1 参照) のものであり、互いの底面 7、8 を前後方向に逆向きにして、互いの軸心  $O - O'$  が互いに平行になるように配置されている。

【 0 0 4 3 】

そして、第 1 の変速用回転輪 5 のテーパ状の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6 のテーパ状の側周面 1 0 は、一定の間隔  $d$  をおいて互いに向き合い、この互いに向き合うそれぞれのテーパ状の側周面 9、1 0 の輪郭線 1 1、1 2 が互いに平行になるように配置されている。

【 0 0 4 4 】

第 1 の回転軸 1 3 の後端は軸受 1 5 を介してフレーム 2 2 に回転可能に取り付けられており、第 1 の回転軸 1 3 の前端は軸受 1 5 を介してフレーム 2 2 に回転可能に取り付けられさらにフレーム 2 2 の外側に伸ばされて入力軸として、エンジンやモータ等の動力装置 1 9 に接続されている。

【 0 0 4 5 】

そして、第 2 の回転軸 1 4 の前端は軸受 1 5 を介してフレーム 2 2 に回転可能に取り付けられており、第 1 の回転軸 1 3 の後端は軸受 1 5 を介してフレーム 2 2 に回転可能に取り付けられ、さらにフレーム 2 2 の外側に伸ばされて出力軸として、負荷装置 2 0 (例、自動車の駆動輪) に接続されている。

【 0 0 4 6 】

図 4 に示すように、第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 の輪郭線 1 1 と第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 の輪郭線 1 2 との間であって、これらの輪郭線 1 1、1 2 が伸びる方向にその長手方向が配置された支持軸 1 7 が、その前後端においてフレーム 2 2 に固定手段 2 3 で固定されて取り付けられている。

【 0 0 4 7 】

この支持軸 1 7 に、回転可能であって、しかも支持軸 1 7 の長手方向に沿って前方及び後方に押されて移動可能なように、中間伝動輪 1 6 が取り付けられている。そして、支持軸 1 7 は、第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 1 0 との間において、中間伝動輪 1 6 が支持軸 1 7 の長手方向に沿って移動したどの位置であっても、中間伝動輪 1 6 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 と第 2 の変速用回転輪 6

10

20

30

40

50

の側周面 10 の両方に必ず当接し、第 1 の変速用回転輪 5 から回転（力）を伝達し、第 2 の変速用回転輪 6 に回転（力）を伝達するように配置されている。

【0048】

中間伝動輪 16 を支持軸 17 に沿って前方及び後方に移動するための中間伝動輪送り装置を以下、説明する。中間伝動輪 16 の中心孔 16'（図 5（a）参照。）に支持軸 17 が挿通され、回転かつ支持軸 17 に沿ってその長手方向に移動可能なように取り付けられている。

【0049】

図 4（a）、（c）及び図 5（a）～（c）に示すように、移動杆 24 の先端に送り部材 25 が設けられている。この送り部材 25 は、中間伝動輪 16 の前面及び後面にそれぞれ対面する前方送り片 26 及び後方送り片 27 を有する。中間伝動輪 16 の前面及び後面と、前方送り片 26 及び後方送り片 27 との間には微小な隙間  $s$  が形成され、中間伝動輪 16 が回転する際に前後の送り片 26、27 との間で摩擦を少なくして滑らかに回転できるように形成されている。

【0050】

移動杆 24 は、支持軸 17 の下方において支持軸 17 に沿って配置され、その基端には、移動杆 24 を支持軸 17 に沿って往復駆動する駆動機構 28 に取り付けられている。駆動機構 28 は、移動杆 24 を直線的に前後方向に往復動させるものであればどのような機構でもよいが、その例を図 5（b）、（c）に図示する。

【0051】

図 5（b）は、移動杆 24 の基端側にラック 29 を形成し、このラック 29 にモータ 30 の出力軸に取り付けたピニオン 31 を噛み合わせてなる駆動機構 28a である。図 5（c）は、移動杆 24 の基端を油圧シリンダ 32 のピストン 33 として構成してなる駆動機構 28b である。油圧シリンダ 32 は油圧ポンプ 34 からオイルを供給され左右方向に往復動可能である。

【0052】

なお、図示はしないが、移動杆 24 をその軸心を中心に回転できない構成とするとともに、その基端側にネジを形成し、このネジをモータの出力軸に形成されたネジと螺合して構成されるネジ直動駆動機構であってもよい。

【0053】

駆動機構 28 は制御装置 35 に接続されている。制御装置 35 は、動力装置 19 の動作状態を示す動力情報と、負荷装置 20 からフィードバックされた負荷情報（必要に応じて、さらに使用者からの所望の操作選択情報等）を入力して、駆動機構 28 を制御して、第 2 の回転軸 14 から所望の回転数が得られるように制御する。

【0054】

制御装置は、CPU、入出力装置、記憶装置等の組み込まれたマイコンが利用され、予め記憶装置に記憶されたプログラムに基づいて、上記動力情報及び負荷情報が入力された場合、制御信号を出力して、駆動機構 28 を制御可能な構成となっている。

【0055】

以上の構成からなる変速機 21 の作用を説明する。動力装置 19 が始動し第 1 の回転軸 13 及び第 1 の変速用回転輪 5 が回転し、中間伝動輪 16 を介して第 2 の変速用回転輪 6 及び第 2 の回転軸 14 が回転する。

【0056】

この場合、図 4 において、中間伝動輪 16 が実線の位置にあるときには、中間伝動輪 16 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9（以下単に、「第 1 の変速用回転輪 5」として説明する。）と当接する位置における第 1 の変速用回転輪 5 の半径  $R_1$  が、中間伝動輪 16 が第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 10（以下単に、「第 2 の変速用回転輪 6」として説明する。）と接触する位置における第 2 の変速用回転輪 6 の半径  $R_2$  より小さいために、上記式（1）に基づき、減速される。

【0057】



駆動機構 28 によって、移動杆 24 及び送り部材 25 を前方に移動し、後方送り片 27 を中間伝動輪 16 の後面に当接して中間伝動輪 16 を点線の位置まで移動させると、中間伝動輪 16 が第 1 の変速用回転輪 5 と接触する位置における第 1 の変速用回転輪 5 の半径  $R_1$  が中間伝動輪 16 の外周面が第 2 の変速用回転輪 6 と接触する位置における第 2 の変速用回転輪 6 の半径  $R_2$  より大きいために、上記式 (1) に基づき、増速される。

【0058】

このようにして、中間伝動輪送り装置により中間伝動輪 16 を実線位置から点線の位置までの間でその位置を選択することにより、式 (1) に基づき、変速比を無段階で変更することができ、第 2 の回転軸 14 から、所望の回転数の回転出力を得ることができる。

【実施例 2】

10

【0059】

本発明に係る変速機の実施例 2 を図 6 ~ 10 を参照して説明する。この実施例 2 の変速機 36 は、実施例 1 の変速機 21 と全体的にはほぼ同じ構成であるので、共通する構成については同じ符号を付し、その説明は省略する。実施例 2 が実施例 1 と相違する特徴的な構成は、クラッチ機構を設けた構成であるので、このクラッチ機構を中心にして以下実施例 2 について説明する。

【0060】

実施例 2 の特徴とするクラッチ機構 37 は、中間伝動輪 16 の外周面を、第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 及び第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 10 と当接させたり、第 1 の変速用回転輪 5 の側周面 9 (以下、単に「第 1 の変速用回転輪 5」として説明する。) 及び第 2 の変速用回転輪 6 の側周面 10 (以下、単に「第 2 の変速用回転輪 10」として説明する。) から退避させて当接を解除させたり、その当接及び解除状態を選択的に行うことができるようにした構造である。その具体的な構造は次のとおりである。

20

【0061】

このクラッチ機構 37 は、上下方向に往復動可能な「衣紋かけ状」の支持部材 38 を備えている。中間伝動輪 16 を回転可能に支持する支持軸 17 は、この支持部材 38 の一部として形成されている。この支持部材 38 は上方に伸びる可動杆 39 が形成されており、この可動杆 39 の先端には往復動機構 40 が設けられている。

【0062】

往復動機構 40 の一例を図 7 に示す。図 7 (a) は、可動杆 39 の上部にラック 41 を形成し、駆動源であるモータ 42 の出力軸にピニオン 43 を取付け、ラック 41 とピニオン 43 を互いに噛み合わせてなる往復動機構 40 a である。

30

【0063】

図 7 (b) は、可動杆 39 の上端を油圧シリンダ 44 内を往復動するピストン 45 の構造とし、油圧駆動源である油圧ポンプ 46 によりピストン 45 を往復動してなる往復動機構 40 b である。

【0064】

図 6、図 7 (a)、(b) において、駆動機構 28 及び往復動機構 40 をそれぞれ制御装置 47 で制御するように構成する。即ち、駆動機構 28 a のモータ 30 又は駆動機構 28 b の油圧ポンプ 34 を制御装置 47 で制御し、さらに往復動機構 40 のモータ 42 又は油圧ポンプ 43 を制御装置 47 で制御するように構成されている。

40

【0065】

例えば、実施例 2 の変速機 36 を後述するように自動車の駆動系に適用した場合は、制御装置 47 にはブレーキ情報 (ブレーキを踏み込み制動状態を示す信号)、アクセル情報 (アクセルによる加速状態を示す信号)、動力情報 (動力装置の動作態を示す信号)、負荷情報 (負荷の大きさを示す信号) 等が入力され、これらの信号の状態に基づいて制御装置 47 は、駆動機構 28 及び往復動機構 40 をそれぞれ制御可能な構成とする。

【0066】

制御装置は、CPU、入出力装置、記憶装置等の組み込まれたマイコンが利用され、予め記憶装置に記憶されたプログラムに基づいて、上記ブレーキ情報、アクセル情報、動力

50

情報、負荷情報が入力された場合、制御信号を出力して、駆動機構 2 8 及び往復動機構 4 0 をそれぞれ制御可能な構成となっている。

【 0 0 6 7 】

( 実施例 2 の変形例 )

図 8 は、実施例 2 のクラッチ機構、特に、支持部材 3 8 の変形例を示す図である。図 8 ( a ) に示す変形例では、支持軸 1 7 の一端に垂直の可動杆 3 9 を形成し、この垂直の可動杆 3 9 にラック 4 1 を形成する。一方、モータ 4 2 の出力軸にピニオン 4 3 を設け、これらのラック 4 1 とピニオン 4 3 を噛み合わせて可動杆 3 9 を上下動可能な構成とするものである。

【 0 0 6 8 】

図 8 ( b ) に示す変形例は、可動杆 3 9 の下端を油圧シリンダ 4 4 内を往復動するピストン 4 5 の構造とし、油圧駆動源である油圧ポンプ 4 6 によりピストン 4 5 を往復動してなる往復動機構 4 0 である。図 8 ( a )、( b ) に示す変形例のモータ 4 2、油圧ポンプ 4 6 は、いずれも上記実施例 2 で説明したように制御装置 4 7 によりその動作が制御される。

【 0 0 6 9 】

以上の構成からなる実施例 2 の作用を説明する。図 6 の状態で動力装置で駆動される第 1 の回転軸 1 3 及び第 1 の変速用回転輪 5 の回転は、中間伝動輪 1 6 を介して第 2 の変速用回転輪 6 及び第 2 の回転軸 1 4 に伝達され負荷側を回転駆動する。

【 0 0 7 0 】

変速比を変えるとき、例えば、図 6 の状態から変速する場合には、駆動機構 2 8 を動作させて移動杆 2 4 及び送り部材 2 5 を支持軸 1 7 に沿って直線的に移動させる。これにより、送り部材 2 5 で中間伝動輪 1 6 を支持軸 1 7 に沿って直線的に移動させて、中間伝動輪 1 6 の第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 との当接位置を変える。これにより、実施例 1 と同様に変速比を変更できる。

【 0 0 7 1 】

例えば、駆動機構 2 8 により、移動杆 2 4 及び送り片 2 5 で中間伝動輪 1 6 を支持軸 1 7 に沿って図 6 の手前側に移動してから往復動機構 4 0 を動作させ、中間伝動輪 1 6 の外周面を第 1 の変速用回転輪 5 の小径部と当接させ、中間伝動輪 1 6 の外周面を第 2 の変速用回転輪 6 の大径部と当接させることができるから、変速比を減速状態に変更することができる。

【 0 0 7 2 】

原動装置の停止時やアイドルリングさせる場合には、クラッチ機構を操作して、中間伝動輪 1 6 の外周面を第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 に対する当接状態を解除する(クラッチを切る)。そして、第 1 の変速用回転輪 5 の回転を第 2 の変速用回転輪 6 に伝動する際には、クラッチ機構の往復動機構 4 0 を動作させて、支持杆 3 9 を下方に移動して、中間伝動輪 1 6 の外周面を第 1 の変速用回転輪 5 中間伝動輪 1 6 と第 2 の変速用回転輪 6 に当接させる。

【 0 0 7 3 】

実施例 2 の変速機 3 6 を自動車の駆動系(クラッチ及び伝動変速装置)に適用した場合を想定し、自動車のいろいろな操作状態に対応して、制御装置によりクラッチ動作を制御するとともに、変速比制御装置で変速状態を無段階に変化させる適用例を、図 9、10 で以下説明する。

【 0 0 7 4 】

実施例 2 の変速機 3 6 を自動車に適用する場合は、制御装置 4 7 の基本的な制御動作を次のように設定する。即ち、自動車のアクセル(ペダル)の踏み込みの有無に拘わらず、制御装置 4 7 は往復動機構 4 0 を制御して、中間伝動輪 1 6 の外周面を第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 に当接させる状態にしている。これにより、動力装置 1 9 の回転力は負荷装置 2 0 に相当する駆動車輪に伝達される。この状態は、いわゆるクラッチを入れた状態(クラッチが切れていない状態)に相当する。

10

20

30

40

50

## 【 0 0 7 5 】

そして、自動車のブレーキ（ペダル）が踏み込まれている時には、ブレーキ情報としてブレーキ踏み込み信号を制御装置 4 7 が受けて、制御装置 4 7 が往復動機構 4 0 を制御し支持部材 3 8 を上方に退避して、中間伝動輪 1 6 の外周面を第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 の当接状態から解除する。これにより、動力装置 1 9 の回転力は遮断され、負荷装置 2 0 に相当する駆動車輪に伝達されない。この状態は、いわゆるクラッチが切れた状態に相当する。制御装置 4 7 をこのように設定した前提の下で、各動作状態を説明する。

## 【 0 0 7 6 】

（ 1 ）ブレーキを踏み込み走行停止中（図 9（ a ）参照。）

10

ブレーキを踏み込んで走行を停止した状態では、ブレーキ情報としてブレーキ踏み込み信号（制動信号）が制御装置 4 7 に入力され、制御装置 4 7 が往復動機構 4 0 を制御し、往復動機構 4 0 は、可動杆 3 9 及び支持部材 3 8 を駆動し、中間伝動輪 1 6 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 から離れた当接が解除された状態（クラッチが切れた状態）となる。同時に、制御装置 4 7 は、駆動機構 2 8 を制御して、移動杆 2 4 及び送り部材 2 5 により、中間伝動輪 1 6 を変速比が最小となる位置に支持軸 1 7 に沿って移動する。

## 【 0 0 7 7 】

（ 2 ）走行開始（負荷始動）（図 9（ b ）参照。）

20

走行するためにブレーキの踏み込みを解放すると、制御装置 4 7 は、変速比が最小の位置において、往復動機構 4 0 を制御し支持部材 3 8 を下方に移動して、中間伝動輪 1 6 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 に当接し（クラッチが入り）、動力伝達が可能な状態となる。そして、アクセルの踏み込みを開始すると、その踏み込み状態に応じて、動力装置 1 9 の回転力が増加し（回転数が上昇し）、この回転が負荷装置 2 0 に相当する駆動車輪に伝達され、走行開始する。

## 【 0 0 7 8 】

（ 3 ）加速（図 9（ c ）参照。）

さらにアクセルを深く踏み込むと、クラッチが入った状態において、制御装置 4 7 は駆動機構 2 8 を制御して移動杆 2 4 及び送り部材 2 5 により中間伝動輪 1 6 を前方（図 9（ c ）の左図において上方）に移動し、変速比が無段階的に徐々に増大し加速される。

30

## 【 0 0 7 9 】

（ 4 ）走行速度が最大（図 1 0（ a ）参照。）

アクセルを最大限に踏み込むと、上記（ 3 ）同様の動作により、中間伝動輪 1 6 は変速比（ $N2 / N1$ ）が最大位置になり、負荷装置 2 0 に相当する駆動車輪は最大速度で回転する。

## 【 0 0 8 0 】

（ 5 ）走行中のブレーキ踏み込み（図 1 0（ b ）参照。）

走行中にブレーキを踏み込むと、制御装置 4 7 にて支持部材 3 8 の動作を制御し、中間伝動輪 1 6 の外周面が第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 から離れ、当接状態を解除する（クラッチが切れた状態となる）。同時に、制御装置 4 7 は駆動機構 2 8 を制御して移動杆 2 4 及び送り部材 2 5 により中間伝動輪 1 6 を、各瞬間の負荷の回転数に最も適合した位置に移動させ、負荷側が停止する場合には変速比が最小となる位置に移動開始する。

40

## 【 0 0 8 1 】

（ 6 ）加速（図 1 0（ c ）参照。）

ここで、ブレーキの踏み込みを解放すると、中間伝動輪 1 6 の外周面は第 1 の変速用回転輪 5 及び第 2 の変速用回転輪 6 に再度当接し（クラッチが入った状態になり）、かつアクセルの踏み込み及び負荷側の回転数に応じて、制御装置 4 7 は駆動機構 2 8 を制御して移動杆 2 4 及び送り部材 2 5 により中間伝動輪 1 6 を前方に移動し、所定の変速比にする。この状態で、動力装置 1 9 の回転力が負荷装置 2 0 に相当する車輪に伝達される。

50

## 【 0 0 8 2 】

以上、本発明に係る変速機の発明を実施するための最良の形態を実施例に基づいて説明したが、本発明はこのような実施例に限定されるものではなく、特許請求の範囲に記載された技術的事項の範囲内でいろいろな実施の態様があることは言うまでもない。以下に、実施例 1、2 において、それぞれの一部を別の構成とした変形例を例示する。

## 【 0 0 8 3 】

以上説明した例では、いずれも図 3、図 4、図 9、図 10 等に明示されているように、中間伝達輪 16 が第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 の間に上方から載置して当接するように構成されている。しかしながら、必ずしもこのような構成ではなくてもよい。即ち、図 11 ( a ) ~ ( c ) に示すように、中間伝達輪 16 が、第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 の間であって、中間伝達輪 16 の軸心が第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 のそれぞれの軸心を結ぶ直線 L 上にある構成でもよい。

10

## 【 0 0 8 4 】

具体的には、中間伝達輪 16 の支持軸 17、第 1 の変速用回転輪 5 を固定する第 1 の回転軸 13、及び第 2 の変速用回転輪 6 を固定する第 2 の回転軸 14 を（正確にはそれぞれの軸心を）一直線上（図中直線 L 上）に配列した構造である。

## 【 0 0 8 5 】

図 11 ( a ) は、図 3、図 4 ( b ) に示す実施例 1 の変形例であり、中間伝達輪 16 が、第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 との間にあり、中間伝達輪 16 の軸心が第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 のそれぞれの軸心を結ぶ直線 L 上にある状態を示している。そして、中間伝達輪 16 はこの状態で支持軸 17 に沿って移動する構成である。

20

## 【 0 0 8 6 】

図 11 ( b )、( c ) は、図 9、図 10 に示す実施例 2 の変形例である。図 11 ( b ) は、中間伝達輪 16 が第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 から離れており、クラッチが切れて伝達が解除されている状態である。

## 【 0 0 8 7 】

図 11 ( c ) は、クラッチが入り中間伝達輪 16 が第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 に当接し伝達可能な状態を示す。この状態では、中間伝達輪 16 は、図 11 ( a ) 同様に、第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 の間にあり、中間伝達輪 16 の軸心が第 1 の変速用回転輪 5 と第 2 の変速用回転輪 6 のそれぞれの軸心を結ぶ直線 L 上にある状態を示している。

30

## 【 0 0 8 8 】

次に、図 12 ( a ) ~ ( c ) 及び図 13 ( a ) ~ ( c ) は、それぞれ実施例 1（実施例 2 についても同様）の中間伝動輪送り機構の変形例を説明する図である。

## 【 0 0 8 9 】

図 12 ( a ) に示す変形例は、図 5 に示す構成とほぼ同じであるが、中間伝達輪 16 の前後両面に平坦かつ円形な凸面 48 を形成し、この凸面 48 が前方送り片 26 及び後方送り片 27 のそれぞれに回転可能に当接するようにした構成である。この凸面 48 を形成することで、中間伝達輪 16 と、前方送り片 26 及び後方送り片 27 のそれぞれとの接触摩擦面が少なくなるので、中間伝達輪 16 の動力損失が少なくなる。

40

## 【 0 0 9 0 】

図 12 ( b ) ~ ( c ) 及び図 13 ( a ) ~ ( c ) に示す変形例は、中間伝動輪送り機構の別の変形例を示す図であり、いずれも移動杆 24 の先端に送り台 49 が固定されており、この送り台 49 の上面に、中間伝達輪 16 の前後に当接可能なように、左右一対の前方当接杆 50、50 及び後方当接杆 51、51 が起立して設けられている。

## 【 0 0 9 1 】

このうち図 12 ( b ) は、中間伝達輪 16 の前後面に図 5 と同様に平坦な面に形成されている変形例である。図 12 ( c ) は、中間伝達輪 16 の前後面に図 12 ( a ) と同様に凸面 48 が形成されている変形例である。図 13 ( a ) は、中間伝達輪 16 の前後面に湾

50

曲状のなだらかな凸面 5 2 が形成されている変形例である。

【 0 0 9 2 】

図 1 3 ( a ) に示すように、中間伝達輪 1 6 の前後面に湾曲状のなだらかな凸面 5 2 が形成されている構成であると、特に実施例 2 に適用した場合は、クラッチを入れる操作に、離脱した中間伝達輪 1 6 が前方当接杆 5 0、5 0 及び後方当接杆 5 1、5 1 の間に係入する際に当接杆 5 1、5 1 の先端が凸面 5 2 の縁につっかからないようにすることができる。

【 0 0 9 3 】

図 1 3 ( b )、( c ) に示す変形例、図 1 2 ( b ) とほぼ同様の構成であるが、図 1 2 ( b ) では前方当接杆 5 0 及び後方当接杆 5 1 が中間伝達輪 1 6 の前後にその長手方向にほぼ全面的に接触し接触摩擦面が多くなる。そこで、図 1 3 ( b )、( c ) に示す変形例では、前方当接杆 5 0 及び後方当接杆 5 1 には、それぞれ上下 2 ヶ所に、中間伝達輪 1 6 の前後に部分的に接触するスポット状の支持具 5 3 を固定し、接触摩擦面を少なくした構成である。

【産業上の利用分野】

【 0 0 9 4 】

本発明に係る変速機は、直円錐台形の 2 つの変速用回転輪と、これら 2 つの変速用回転輪に当接する中間伝動輪とからなるきわめて単純な構造であり、さらに中間伝動輪の外周面を 2 つの変速用回転輪に当接したり離したりすることにより、クラッチ機能を一体かつ相乗的に簡単に付与することができるので、走行上各種の動作機能の要求される自動車の駆動系（クラッチ、伝動変速装置）として適用することが可能ある。

【図面の簡単な説明】

【 0 0 9 5 】

【図 1】本発明に係る変速機の基本構成の構成要素を説明する図である。

【図 2】本発明に係る変速機の基本構成の構成要素を説明する図である。

【図 3】本発明に係る変速機の基本構成及びその作用を説明する図であり、( a ) ~ ( b ) における左側の図は平面図を示し、それぞれの A - A 断面を右側に示す。

【図 4】本発明に係る変速機の実施例 1 を説明する図であり、( a ) は全体平面図を示し、( b ) は ( a ) の A - A 断面図を示し、( c ) は ( a ) の要部詳細を示す図である。

【図 5】実施例 1 の中間伝動輪を支持軸に沿って直線的に移動させる中間伝動輪送り機構を説明する図であり、( a ) は中間伝動輪と送り部材の関係を説明する正面図（左図）及びその A - A 断面図（右図）であり、( b )、( c ) はそれぞれ駆動機構を説明する図である。

【図 6】本発明に係る変速機の実施例 2 の全体構成を説明する斜視図である。

【図 7】( a )、( b ) はそれぞれ実施例 2 のクラッチ機構を説明する図である。

【図 8】( a )、( b ) はそれぞれ実施例 2 のクラッチ機構の変形例を説明する図である。

【図 9】実施例 2 の変速機を自動車の駆動系（クラッチ及び伝動変速装置）に適用した場合を想定した作用を説明する図である。

【図 1 0】実施例 2 の変速機を自動車の駆動系（クラッチ及び伝動変速装置）に適用した場合を想定した作用を説明する図である。

【図 1 1】本発明に係る変速機の基本構成の変形例及びその作用を説明する図であり、( a ) ~ ( b ) における左側の図は平面図を示し、それぞれの A - A 断面を右側に示す。

【図 1 2】( a ) ~ ( c ) は、それぞれ実施例 1（実施例 2 についても同様）の中間伝動輪送り機構の変形例を説明する図（符号は図 5 と共通するものは同じ符号を付す。）であり、( a ) については、その正面図（左図）、その A - A 断面図（右図）であり、( b )、( c ) については、その正面図（左図）、その A - A 断面図（中央図）、及び平面図（右図）である。

【図 1 3】( a ) 及び ( b ) は、それぞれ実施例 1（実施例 2 についても同様）さらに別の中間伝動輪送り機構の変形例を説明する図（符号は図 5 と共通するものは同じ符号を付

10

20

30

40

50

す。)であり、その正面図(左図)、そのA-A断面図(中央図)、及び平面図(右図)であり、(c)は(b)の要部拡大図である。

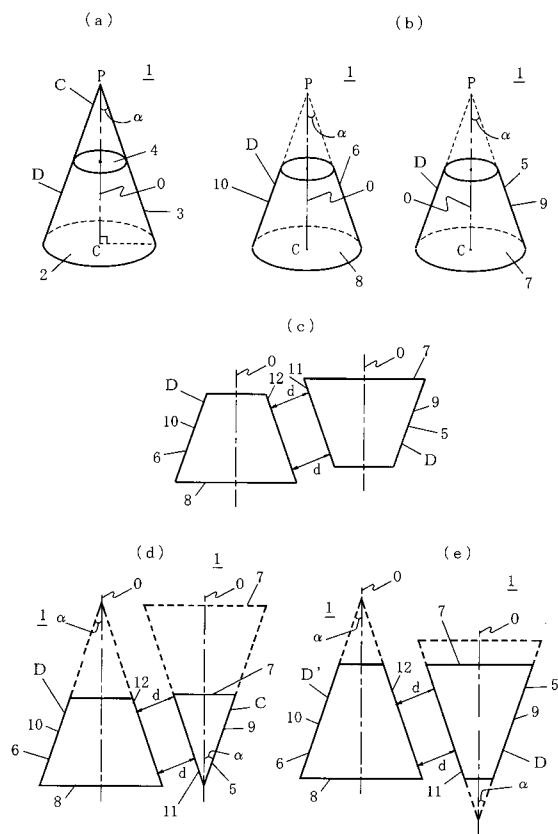
【符号の説明】

【0096】

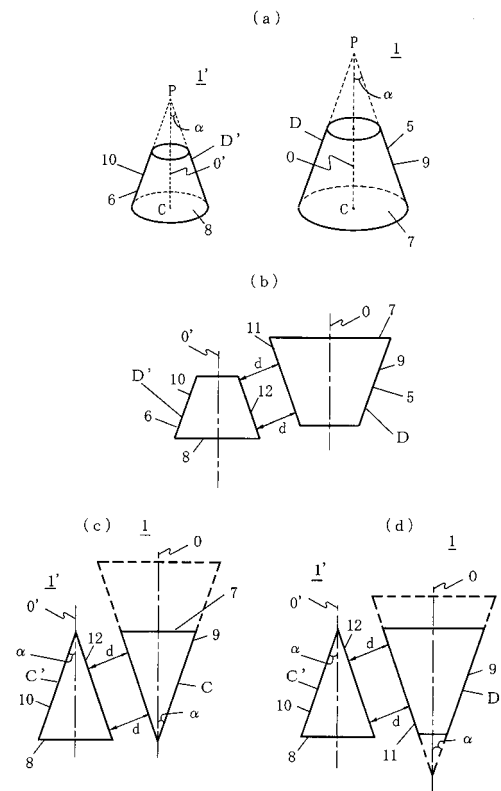
1	直円錐体	
2	底面	
3	テーパ状の側周面	
4	円錐体の上面	
5	第1の変速用回転輪	
6	第2の変速用回転輪	10
7、8	第1、2の変速用回転輪の底面	
9	第1の変速用回転輪のテーパ状の側周面	
10	第2の変速用回転輪のテーパ状の側周面	
11	第1の変速用回転輪の輪郭線	
12	第2の変速用回転輪の輪郭線	
13	第1の回転軸	
14	第2の回転軸	
15	軸受	
16	中間伝達輪	
17	支持軸	20
18	軸心	
19	動力装置	
20	負荷装置	
21	実施例1の変速機	
22	フレーム	
23	固定手段	
24	移動杆	
25	送り部材	
26	前方送り片	
27	後方送り片	30
28、28a、28b	駆動機構	
29	ラック	
31	ピニオン	
32	油圧シリンダ	
33	ピストン	
34	油圧ポンプ	
35	回転比制御装置	
36	実施例2の変速機	
37	クラッチ機構	
38	支持部材	40
39	可動杆	
40	往復動機構	
41	上部にラック	
42	モータ	
43	ピニオン	
44	油圧シリンダ	
45	ピストン	
46	油圧ポンプ	
47	制御装置	
48	中間伝達輪の凸面	50

- 4 9 送り台  
 5 0 前方当接杆  
 5 1 後方当接杆  
 5 2 中間伝達輪の湾曲状のなだらかな凸面  
 5 3 スポット状の支持具  
 C、C' 直円錐体  
 D、D' 直円錐台形体  
 O、O' 直円錐体及び直円錐台形体の軸心

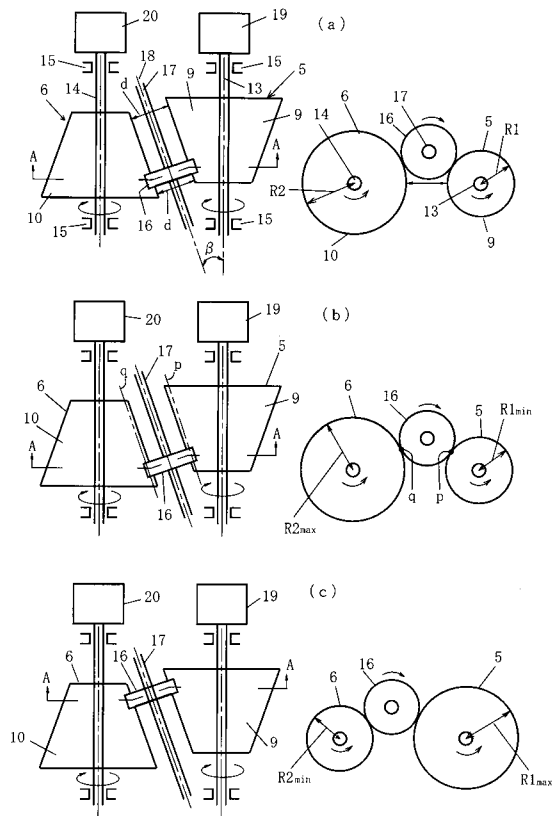
【図 1】



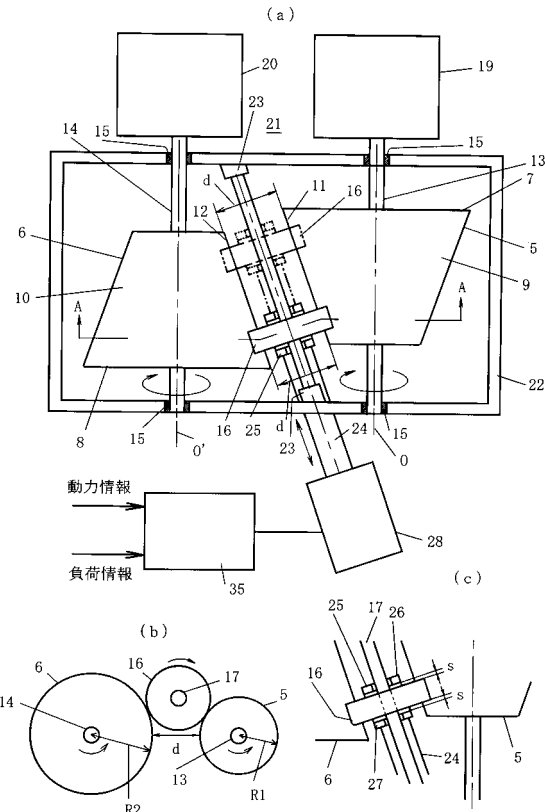
【図 2】



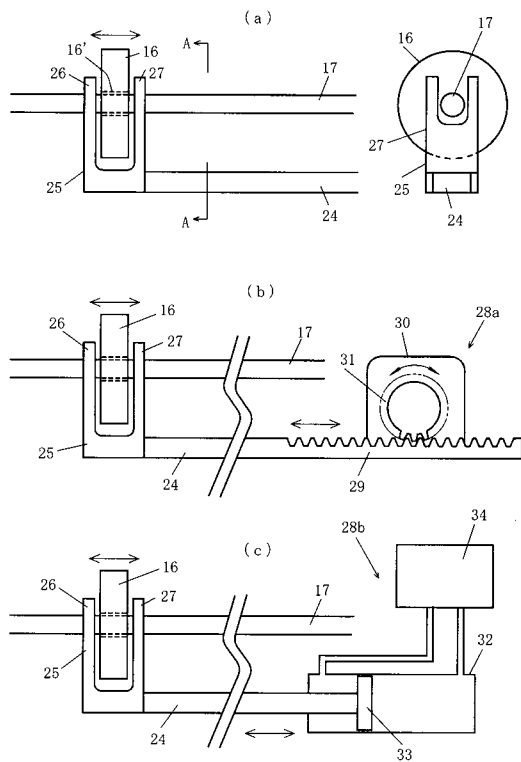
【図 3】



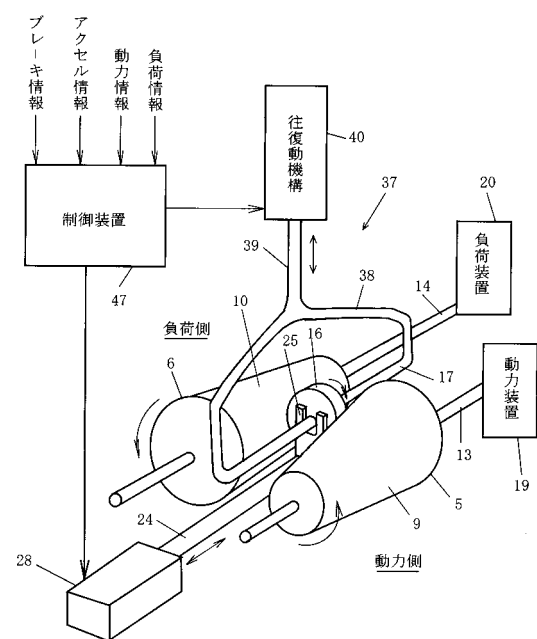
【図 4】



【図 5】

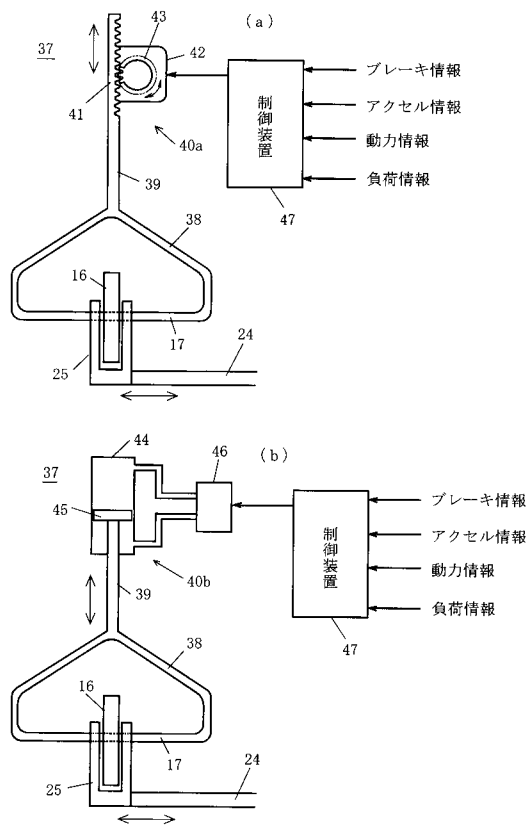


【図 6】

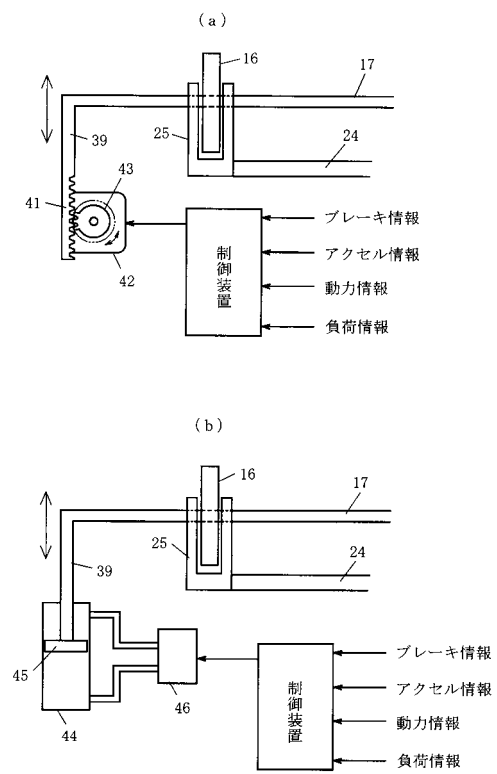




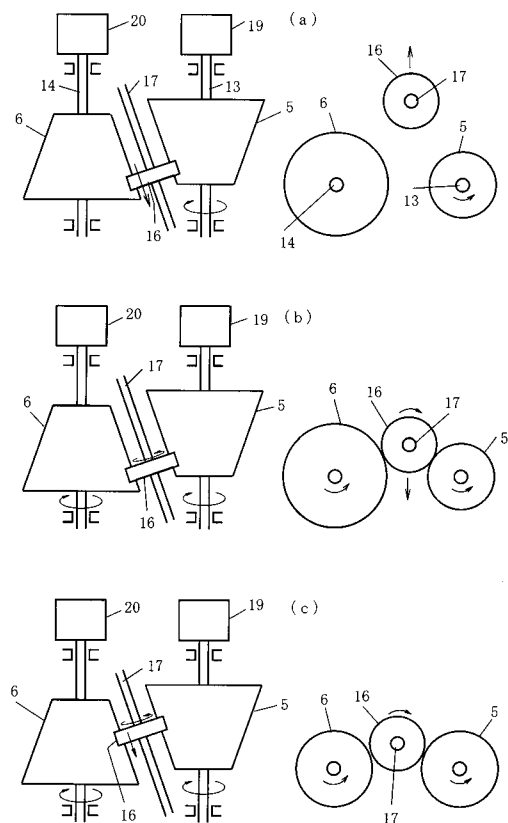
【図 7】



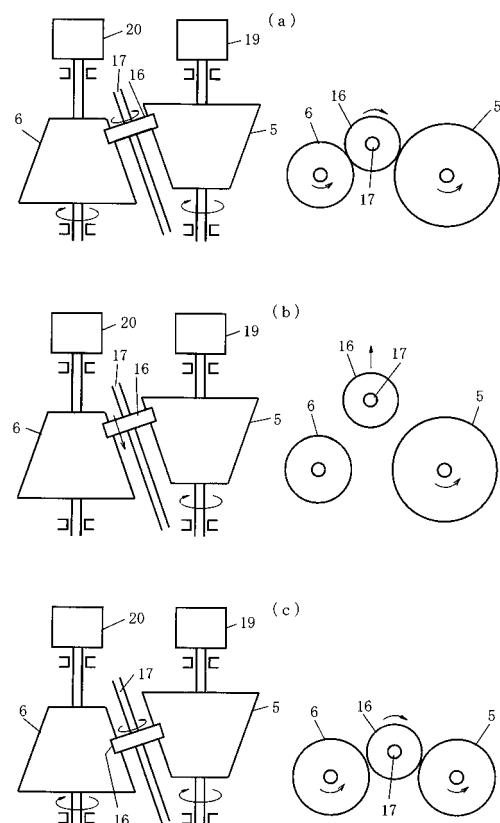
【図 8】



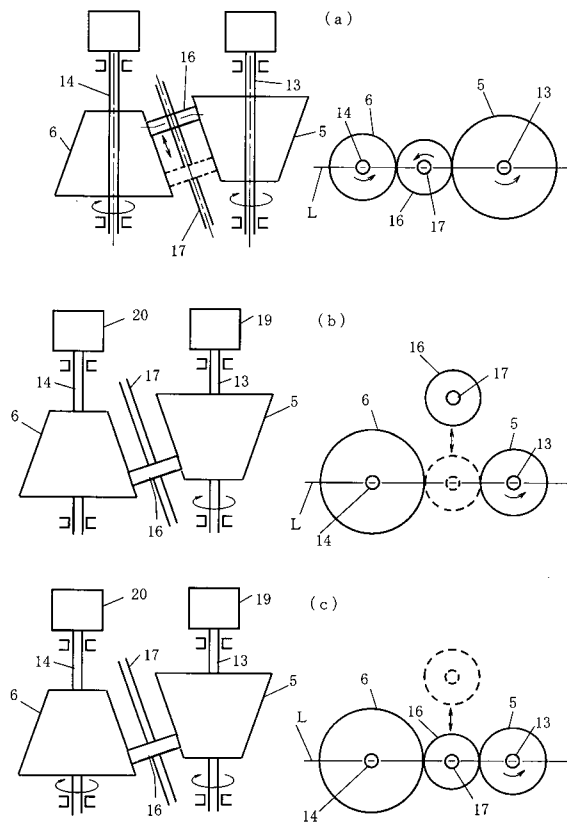
【図 9】



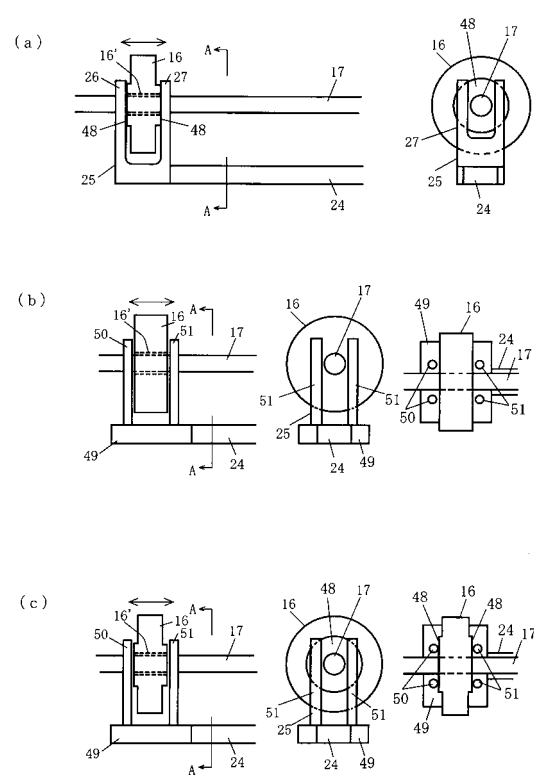
【図 10】



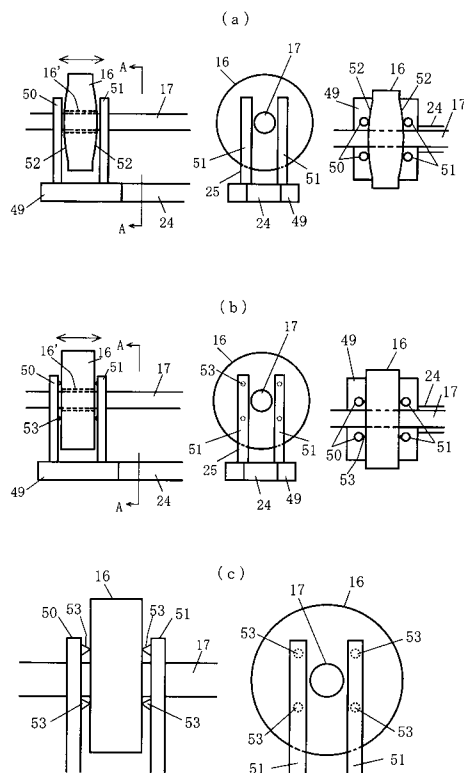
【図 1 1】



【図 1 2】



【図 1 3】



---

フロントページの続き

(56)参考文献 特開昭60-037451(JP,A)  
特開2001-349404(JP,A)  
実公昭31-001642(JP,Y1)  
実公昭40-018406(JP,Y1)  
実開平3-30646(JP,U)

(58)調査した分野(Int.Cl., DB名)  
F16H 13/00-15/56