

(19) 日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11) 特許出願公開番号

特開2019-6291

(P2019-6291A)

(43) 公開日 平成31年1月17日(2019.1.17)

(51) Int.Cl.	F 1	テーマコード (参考)
B 6 4 C 27/12 (2006.01)	B 6 4 C 27/12	3 J 0 6 3
F 1 6 H 57/04 (2010.01)	F 1 6 H 57/04	G
	F 1 6 H 57/04	J

審査請求 未請求 請求項の数 12 O L (全 13 頁)

(21) 出願番号	特願2017-124891 (P2017-124891)	(71) 出願人	000000974
(22) 出願日	平成29年6月27日 (2017. 6. 27)		川崎重工工業株式会社
			兵庫県神戸市中央区東川崎町3丁目1番1号
		(74) 代理人	100087941
			弁理士 杉本 修司
		(74) 代理人	100086793
			弁理士 野田 雅士
		(74) 代理人	100112829
			弁理士 堤 健郎
		(74) 代理人	100154771
			弁理士 中田 健一
		(74) 代理人	100155963
			弁理士 金子 大輔

最終頁に続く

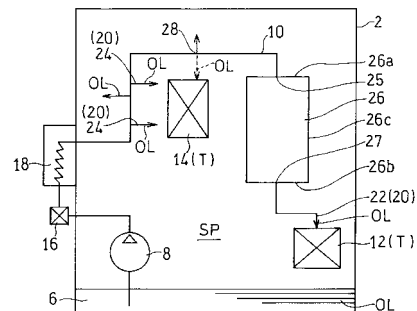
(54) 【発明の名称】 ヘリコプタ用の潤滑装置

(57) 【要約】

【課題】簡単な構成で、ドライラン能力の向上を図ることができるヘリコプタ用の潤滑装置を提供する。

【解決手段】潤滑装置LSは、潤滑用のオイルOLが貯留されたオイルサンプ6と、オイルサンプ6内のオイルOLを吸引して吐出する潤滑ポンプ8と、潤滑ポンプ8から第1潤滑対象12へ至る潤滑通路10とを備えている。潤滑通路10は、オイルOLを第1潤滑対象12に供給する第1供給口22と、第1供給口22の上流側に設けられたオイルリザーバ26と、オイルリザーバ26の上流側でオイルリザーバ26よりも上方に設けられた開口28とを有している。第1供給口22は、第1潤滑対象12の直上に形成されている。

【選択図】図2



【特許請求の範囲】**【請求項 1】**

潤滑用のオイルが貯留されたオイルサンプと、
前記オイルサンプからオイルを吸引して吐出する潤滑ポンプと、
前記潤滑ポンプから第 1 潤滑対象へ至る潤滑通路と、を備え、
前記潤滑通路は、
前記第 1 潤滑対象の直上に形成されて、前記潤滑通路のオイルを前記第 1 潤滑対象に供給する第 1 供給口と、
前記第 1 供給口の上流側に設けられたオイルリザーバと、
前記オイルリザーバの出口よりも上流側で、前記オイルリザーバの出口よりも上方に設けられた開口と、を有しているヘリコプタ用の潤滑装置。

10

【請求項 2】

請求項 1 に記載の潤滑装置において、さらに、少なくとも前記オイルサンプ、前記潤滑ポンプ、前記第 1 潤滑対象および前記オイルリザーバを収納するケースを備え、
前記開口が、前記ケースの内部空間に形成されているヘリコプタ用の潤滑装置。

【請求項 3】

請求項 2 に記載の潤滑装置において、前記潤滑通路は、さらに、前記ケースの外側に設けられて前記潤滑通路内のオイルを冷却するオイルクーラを有し、
前記開口が、前記潤滑通路における前記オイルクーラの下流側に設けられているヘリコプタ用の潤滑装置。

20

【請求項 4】

請求項 1 から 3 のいずれか一項に記載の潤滑装置において、前記潤滑通路は、さらに、前記オイルリザーバの上流側に、前記潤滑通路のオイルを第 2 潤滑対象に供給する第 2 供給口を有しているヘリコプタ用の潤滑装置。

【請求項 5】

請求項 4 に記載の潤滑装置において、前記第 1 潤滑対象および前記第 2 潤滑対象は、トランスミッションの回転部材であり、
前記第 1 潤滑対象が、前記第 2 潤滑対象よりも高速で回転しているヘリコプタ用の潤滑装置。

【請求項 6】

請求項 1 から 5 のいずれか一項に記載の潤滑装置において、前記開口が、前記潤滑通路における前記オイルリザーバの上流側で、前記オイルリザーバよりも上方に設けられているヘリコプタ用の潤滑装置。

30

【請求項 7】

請求項 4 を引用する請求項 6 に記載の潤滑装置において、前記開口は、前記第 2 供給口と前記オイルリザーバとの間に設けられているヘリコプタ用の潤滑装置。

【請求項 8】

請求項 1 から 5 のいずれか一項に記載の潤滑装置において、前記開口が、前記オイルリザーバに設けられているヘリコプタ用の潤滑装置。

【請求項 9】

請求項 8 に記載の潤滑装置において、前記開口が、前記オイルリザーバの上壁に設けられているヘリコプタ用の潤滑装置。

40

【請求項 10】

請求項 1 から 9 のいずれか一項に記載の潤滑装置において、さらに、予備のオイルが貯留される補助オイルサンプと、
前記補助オイルサンプからオイルを吸引して吐出する補助潤滑ポンプと、
前記補助潤滑ポンプと前記オイルリザーバを接続する補助潤滑通路と、を備えたヘリコプタ用の潤滑装置。

【請求項 11】

請求項 10 に記載の潤滑装置において、前記潤滑通路内の油圧が前記オイルサンプの油

50

圧よりも大きいとき、前記潤滑通路内の油圧が前記補助潤滑通路内の油圧よりも大きいヘリコプタ用の潤滑装置。

【請求項 12】

請求項 10 または 11 に記載の潤滑装置において、前記補助オイルサンプは、前記オイルサンプの底部に形成される凹所であり、

前記潤滑ポンプの吸引口は、前記オイルサンプ内における前記凹所よりも上方に位置し、

前記補助潤滑ポンプの吸引口は、前記凹所内に位置しているヘリコプタ用の潤滑装置。

【発明の詳細な説明】

【技術分野】

10

【0001】

本発明は、ヘリコプタ用の潤滑装置に関するものである。

【背景技術】

【0002】

ヘリコプタ用の動力伝達装置には、オイルが遮断された状態でも運行可能なドライラン能力が要求される。現状の技術でも必要なドライラン能力は確保されているが、洋上運行の増加などの昨今の動向から、さらなるドライラン能力の向上が望まれる。現状のドライラン対策として、非常用のオイルを備蓄して非常時に補給を継続するものがある（例えば、特許文献 1）。

【先行技術文献】

20

【特許文献】

【0003】

【特許文献 1】特開 2007 - 008461 号公報

【発明の概要】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

特許文献 1 では、潤滑装置が、通常時に用いる主潤滑系統とドライラン時に用いる補助潤滑系統とを備える。補助潤滑系統は、通常時に主潤滑系統からオイル分配を受けてタンクにオイルを貯留し、ドライラン時にタンクからオイルを少量ずつ放出する。しかしながら、特許文献 1 のように潤滑系統を二重化すると、構造が複雑となる。

30

【0005】

そこで、本発明は、簡単な構成で、ドライラン能力の向上を図ることができる潤滑装置を提供することを目的とする。

【課題を解決するための手段】

【0006】

上記目的を達成するために、本発明の潤滑装置は、潤滑用のオイルが貯留されたオイルサンプと、前記オイルサンプからオイルを吸引して吐出する潤滑ポンプと、前記潤滑ポンプから第 1 潤滑対象へ至る潤滑通路とを備えている。前記潤滑通路は、前記第 1 潤滑対象の直上に形成されて前記潤滑通路のオイルを前記第 1 潤滑対象に供給する第 1 供給口と、前記第 1 供給口の上流側に設けられたオイルリザーバと、前記オイルリザーバの出口よりも上流側で前記オイルリザーバの出口よりも上方に設けられた開口とを有している。

40

【0007】

この構成によれば、通常時、潤滑通路のオイルは、オイルリザーバを介して第 1 供給口から第 1 潤滑対象に供給される。また、通常時に、オイルリザーバに所定量のオイルが保持される。潤滑通路に含まれるコネクタからのオイル漏れのような不具合により潤滑通路内の油圧が低下してドライラン状態となったときには、つまり、潤滑通路内の油圧がオイルサンプの油圧まで低下したときには、開口から潤滑通路内に空気が取り入れられる。そうすると、オイルリザーバ内のオイルを含む、開口よりも下流側の潤滑通路内のオイルが、重力の影響を受けて、第 1 供給口から直下の第 1 潤滑対象へ滴下される。このとき、オイルリザーバ内の油圧は、開口を介して潤滑装置のサンプ圧と同じ状態に保たれるので、

50

安定した滴下潤滑が実現される。このように、共通のオイルリザーバで、通常時のオイル潤滑も、ドライラン時の滴下潤滑も可能となる。したがって、簡単な構成で、ドライラン能力の向上を図ることができる。

【0008】

本発明において、さらに、少なくとも前記オイルサンプ、前記潤滑ポンプ、前記第1潤滑対象および前記オイルリザーバを収納するケースを備え、前記開口が前記ケースの内部空間に形成されていてもよい。この構成によれば、通常時は、開口からオイルを、ケースの内部空間に配置された別の潤滑対象に供給することができる。

【0009】

本発明において、前記潤滑通路は、さらに、前記ケースの外側に設けられて前記潤滑通路内のオイルを冷却するオイルクーラを有し、前記開口が、前記潤滑通路における前記オイルクーラの下流側に設けられていてもよい。この構成によれば、オイルクーラまたはオイルクーラの接続部からオイル漏れが発生しても、オイルが第1供給口から直下の第1潤滑対象へ滴下される。したがって、ドライラン能力の向上を図ることができる。

10

【0010】

本発明において、前記潤滑通路は、さらに、前記オイルリザーバの上流側に、前記潤滑通路のオイルを第2潤滑対象に供給する第2供給口を有していてもよい。この場合、前記第1潤滑対象および前記第2潤滑対象はトランスミッションの回転部材であり、前記第1潤滑対象が前記第2潤滑対象よりも高速で回転していてもよい。この構成によれば、ドライラン時に、特に潤滑要求の高い高速回転部材を重点的に潤滑することができる。

20

【0011】

本発明において、前記開口は、前記潤滑通路における前記オイルリザーバの上流側で前記オイルリザーバよりも上方に設けられてもよい。この構成によれば、ドライラン時に、オイルリザーバの上流側で開口の下流側のオイルも滴下潤滑に利用することができる。この場合、前記開口は、前記第2供給口と前記オイルリザーバとの間に設けられていてもよい。この構成によれば、潤滑の優先度が低い部分を第2潤滑対象とすることにより、ドライラン時に、潤滑の優先度が高い第1潤滑対象を効果的に潤滑することができる。

【0012】

本発明において、前記開口は、前記オイルリザーバに設けられてもよい。この場合、前記開口は、前記オイルリザーバの上壁に設けられてもよい。この構成によれば、潤滑装置の始動時に、オイルリザーバ内の空気を開口から効果的に排出できる。

30

【0013】

本発明において、さらに、予備のオイルが貯留される補助オイルサンプと、前記補助オイルサンプからオイルを吸引して吐出する補助潤滑ポンプと、前記補助潤滑ポンプと前記オイルリザーバを接続する補助潤滑通路とを備えていてもよい。この構成によれば、補助オイルサンプを設けることにより、ドライラン時のオイル循環量を増やすことができる。

【0014】

前記補助潤滑通路が設けられる場合、前記潤滑通路内の油圧が前記オイルサンプの油圧よりも大きいとき、つまり通常時、前記潤滑通路内の油圧が前記補助潤滑通路内の油圧よりも大きくてもよい。この構成によれば、通常時は、潤滑通路の油圧により、補助潤滑通路のオイルリザーバへの接続口が塞がれるので、補助潤滑通路は機能しない。したがって、通常時は補助潤滑通路にオイルが流れないので、補助潤滑通路にオイルフィルタを設ける必要がない。

40

【0015】

前記補助オイルサンプが設けられる場合、前記補助オイルサンプは、前記オイルサンプの底部に形成される凹所であり、前記潤滑ポンプの吸引口は、前記オイルサンプ内における前記凹所よりも上方に位置し、前記補助潤滑ポンプの吸引口は、前記凹所内に位置していてもよい。この構成によれば、補助オイルサンプが、オイルサンプの底部に形成される凹所で構成されているので、潤滑装置をコンパクト化できる。

【発明の効果】

50

【 0 0 1 6 】

本発明によれば、簡単な構成で、ドライラン能力の向上を図ることができる。

【 図面の簡単な説明 】

【 0 0 1 7 】

【 図 1 】 本発明の第 1 実施形態に係る潤滑装置の潤滑系統を示す系統図である。

【 図 2 】 同潤滑装置の潤滑系統を簡略化して示す系統図である。

【 図 3 】 同潤滑系統のドライラン時の状態を簡略化して示す系統図である。

【 図 4 】 本発明の第 2 実施形態に係る潤滑装置の潤滑系統を示す系統図である。

【 図 5 】 本発明の第 3 実施形態に係る潤滑装置の潤滑系統を示す系統図である。

【 発明を実施するための形態 】

10

【 0 0 1 8 】

以下、本発明の好ましい実施形態について図面を参照しながら説明する。以下の説明において、「通常時」とは、ヘリコプタの動力伝達装置（トランスミッション）において潤滑オイルが正常に供給、循環された状態で、ヘリコプタが運転している時をいう。「ドライラン時」とは、ヘリコプタの動力伝達装置に内包された潤滑オイルが漏れた状態で、ヘリコプタが運転している時をいう。

【 0 0 1 9 】

図 1 は、本発明の第 1 実施形態に係る潤滑装置 L S を備えた、ヘリコプタの動力伝達装置の潤滑系統図を示す。トランスミッション 1 は、変速歯車 4 を備えている。変速歯車 4 は、トランスミッション 1 の回転部材を構成する。変速歯車 4 は、エンジン（図示せず）の回転を変速して、メインロータ（図示せず）およびテールロータ（図示せず）に伝達する。

20

【 0 0 2 0 】

本実施形態の潤滑装置 L S の潤滑対象 T は、ヘリコプタのトランスミッション 1 の回転部材である。詳細には、潤滑対象 T は、変速歯車 4 や、歯車が設けられる回転軸体の軸受部である。特に、潤滑対象 T が変速歯車 4 である場合、その噛合い部にオイル O L を供給することが好ましい。潤滑対象 T は、第 1 潤滑対象 1 2（図 2）と、第 2 潤滑対象 1 4（図 2）とを有している。なお、潤滑対象 T の数は、これに限られない。例えば、第 2 潤滑対象 1 4 を省略してもよい。また、潤滑対象 T の数は、3 つ以上であってもよい。本実施形態では、第 1 潤滑対象 1 2 は、第 2 潤滑対象 1 4 よりも高速で回転している。特に、第 1 潤滑対象 1 2 は、変速歯車 4 で最も高速で回転する部分であることが好ましい。例えば、第 1 潤滑対象 1 2 は、エンジン（図示せず）の回転が入力される歯車と、その軸受であることが好ましい。

30

【 0 0 2 1 】

潤滑装置 L S は、潤滑対象 T に対して、潤滑用のオイル O L を供給する。潤滑装置 L S は、オイルサンプ 6 と、潤滑ポンプ 8 と、潤滑通路 1 0 とを備えている。また、潤滑装置 L S は、潤滑対象 T、オイルリザーバ 2 6、および潤滑通路 1 0 の少なくとも一部を収容するケース 2 を備えている。

【 0 0 2 2 】

オイルサンプ 6 は、オイル O L を貯留する。本実施形態では、オイルサンプ 6 は、ケース 2 の下部に形成されている。詳細には、オイルサンプ 6 は、ケース 2 の底壁の一部（中央部）を下方へ凹ませて形成されている。本実施形態では、オイルサンプ 6 は、ケース 2 と一体に形成されている。なお、オイルサンプ 6 の構成は、これに限定されない。例えば、ケース 2 の側壁の一部に窪みを設けて、その窪みをオイルサンプ 6 としてもよい。

40

【 0 0 2 3 】

潤滑ポンプ 8 は、オイルサンプ 6 からオイル O L を吸引して吐出する。潤滑ポンプ 8 は、オイルサンプ 6 内に配置されている。ただし、潤滑ポンプ 8 は、その全体がオイルサンプ 6 内に配置されている必要はなく、その吸込口または吸込口に接続される配管がオイルサンプ 6 内に配置されていればよい。潤滑ポンプ 8 は、特に限定されるものではないが、例えば、ギヤポンプである。潤滑ポンプ 8 から吐出されたオイル O L は、潤滑通路 1 0 を

50

通って潤滑対象 T に供給される。

【 0 0 2 4 】

潤滑通路 1 0 は、潤滑ポンプ 8 から第 1 潤滑対象 1 2 へ至るオイル O L の通路である。潤滑通路 1 0 は、その途中に種々の機器が設けられている。また、潤滑通路 1 0 は、主として配管で構成されている。潤滑通路 1 0 は、供給口 2 0 と、オイルリザーバ 2 6 と、開口 2 8 とを有している。本実施形態では、潤滑通路 1 0 は、さらに、オイルフィルタ 1 6 と、オイルクーラ 1 8 とを有している。オイルフィルタ 1 6 は、潤滑ポンプ 8 の下流側に配置されてオイル O L を濾過する。オイルクーラ 1 8 は、オイルフィルタ 1 6 の下流側に配置されてオイル O L を冷却する。なお、使用条件によっては、オイルフィルタ 1 6 やオイルクーラ 1 8 を省略してもよい。

10

【 0 0 2 5 】

本実施形態では、オイルフィルタ 1 6 およびオイルクーラ 1 8 は、ケース 2 の外側に配置されている。具体的には、潤滑ポンプ 8 から延びる潤滑通路 1 0 は、その一部分がケース 2 の壁を貫通してケース 2 の外側を延びる。オイルフィルタ 1 6 およびオイルクーラ 1 8 は、潤滑通路 1 0 におけるケース 2 の外側を延びる部分に設けられている。潤滑通路 1 0 は、ケース 2 の外側を延びたあと、ケース 2 の壁を貫通してケース 2 の内部に入って潤滑対象 T にオイル O L を供給する。

【 0 0 2 6 】

図 2 は、図 1 の潤滑系統を簡略化して示す。供給口 2 0 は、潤滑対象 T にオイル O L を供給する。供給口 2 0 は、ケース 2 の内部空間 S P に形成されている。本実施形態では、供給口 2 0 は、オイル O L を第 1 潤滑対象 1 2 に供給する第 1 供給口 2 2 と、オイル O L を第 2 潤滑対象 1 4 に供給する第 2 供給口 2 4 とを有している。なお、供給口 2 0 の数は、これに限らない。例えば、第 2 潤滑対象 1 4 を省略する場合には、第 2 供給口 2 4 を省略してもよい。また、潤滑対象 T の数が 3 つ以上である場合には、供給口 2 0 を 3 つ以上としてもよい。第 1 および第 2 供給口 2 2 , 2 4 は、オイル噴射ノズルである。ただし、第 1 および第 2 供給口 2 2 , 2 4 は、これに限定されない。例えば、第 1 および第 2 供給口 2 2 , 2 4 は、潤滑通路 1 0 を構成する配管の管壁に形成される貫通孔であってもよい。

20

【 0 0 2 7 】

第 1 供給口 2 2 は、第 1 潤滑対象 1 2 の直上に配置されている。ここで、「直上に配置される」とは、第 1 潤滑対象 1 2 の上方であって、ドライラン時に第 1 供給口 2 2 から重力の影響を受けて滴下されるオイル O L が第 1 潤滑対象 1 2 に到達する範囲に、第 1 供給口 2 2 が配置されることをいう。つまり、「直上」とは、重力により滴下されるオイル O L が第 1 潤滑対象 1 2 に到達する範囲の水平方向のずれを含む。このように、第 1 供給口 2 2 が、ドライラン時にオイル O L を第 1 潤滑対象に滴下するように構成されている。

30

【 0 0 2 8 】

潤滑通路 1 0 における第 1 供給口 2 2 の上流側に、オイルリザーバ 2 6 が設けられている。詳細には、潤滑通路 1 0 における第 1 供給口 2 2 の上流側で第 2 供給口 2 4 の下流側に、オイルリザーバ 2 6 が設けられている。通常時に、オイルリザーバ 2 6 は、内部にオイル O L を保持する。ドライラン時に、オイルリザーバ 2 6 の内部のオイル O L が、第 1 供給口 2 2 を介して第 1 潤滑対象 1 2 に滴下される。オイルリザーバ 2 6 の容量は、要求されるドライラン能力に応じて適宜設定される。本実施形態では、オイルリザーバ 2 6 は、箱状のタンクとして構成されている。ただし、オイルリザーバの構成は、これに限られない。例えば、オイルリザーバ 2 6 は、潤滑通路 1 0 を構成する配管を拡張して形成されていてもよい。このように、オイルリザーバ 2 6 は、その前後の配管よりも通路面積（断面積）が大きく形成され、単位長さ当たり（同一の長さ）のオイル O L の貯留量が、その前後の配管よりも大きく形成されている。また、オイルリザーバ 2 6 は、ケース 2 の側壁や上壁と一体に設けてもよい。

40

【 0 0 2 9 】

本実施形態では、箱状のオイルリザーバ 2 6 の上壁 2 6 a に入口 2 5 が形成され、下壁

50

26bに出口27が形成されている。つまり、開口28に繋がる潤滑通路10がオイルリザーバ26の上壁26aに接続され、第1供給口22に繋がる潤滑通路10がオイルリザーバ26の下壁26bに接続されている。ただし、オイルリザーバの構成は、これに限定されない。例えば、オイルリザーバ26の出口27を、下壁26bではなく、側壁26cの下部に設けてもよい。

【0030】

潤滑通路10におけるオイルリザーバ26の出口27よりも上流側でオイルリザーバ26の出口27よりも上方に、開口28が設けられている。本実施形態では、潤滑通路10におけるオイルリザーバ26の上流側でオイルリザーバ26よりも上方に、開口28が設けられている。開口28は、オイルリザーバ26の出口27よりも高い位置にあればよく、オイルリザーバ26自体に設けてもよい。本実施形態のように開口28がオイルリザーバ26よりも上流の潤滑通路10に設けられる場合でも、オイルリザーバ26の直上にある必要はない。すなわち、ここでの「上方」は、鉛直方向における上方（高い位置にあること）を意味し、オイルリザーバ26と開口28は水平方向にずれて配置されていてもよい。開口28は、ケース2の内部空間SPに形成されている。本実施形態では、開口28は、オイルクーラ18の下流側で、第2供給口24とオイルリザーバ26との間に設けられている。

10

【0031】

開口28は、通常時、オイルOLを噴出するように構成されている。そのため、開口28の下流に潤滑対象Tを配置すれば、通常時に、その潤滑対象Tを潤滑することができる。一方で、開口28は、潤滑通路10内の油圧が低下したとき、具体的には、潤滑通路10内の油圧がオイルサンプ6（内部空間SP）の圧力まで低下したときに、この開口28から潤滑通路10内に空気が取り入れられるように構成されている。本実施形態では、開口28は、潤滑通路10を構成する配管に設けられた貫通孔である。ただし、開口28は、これに限定されない。例えば、開口28は、配管に設けられた突起状のノズルの孔であってもよい。開口28をノズルで構成すれば、通常時に、開口28から潤滑対象Tにオイルの一部を正確に供給することができる。

20

【0032】

より詳細には、開口28は、オイルリザーバ26の少なくとも出口27よりも上方で、且つ、第1供給口22よりも上方に配置される。開口28は、オイルリザーバ26の上面（上壁26a）またはオイルリザーバ26の上面よりも上方に配置されることが好ましい。これにより、オイルリザーバ26に保持されたすべてのオイルOLを、ドライラン時に第1潤滑対象12に供給できる。開口28とオイルリザーバ26との間の潤滑通路10は、その一部が開口28よりも上方に位置していてもよい。ただし、この場合、ドライラン時に、潤滑通路10における開口28よりも上方に位置する部分のオイルOLが逆流して、開口28から流出する。したがって、開口28とオイルリザーバ26との間の潤滑通路10は、開口28よりも下方に配置されるのが好ましい。

30

【0033】

第1供給口22は、オイルリザーバ26の少なくとも上面（上壁26a）よりも下方で、且つ、開口28よりも下方に配置される。ただし、第1供給口22がオイルリザーバ26の底面（下壁26b）よりも上方に配置されると、ドライラン時に、オイルリザーバ26における第1供給口22よりも下方に保持されたオイルOLが第1潤滑対象12に供給されない。したがって、第1供給口22は、オイルリザーバ26の底面（下壁26b）よりも下方に配置されることが好ましい。以上より、開口28が、オイルリザーバ26の上面またはオイルリザーバ26の上面よりも上方に配置され、第1供給口22がオイルリザーバ26の底面よりも下方に配置されることが好ましい。これにより、ドライラン時に、オイルリザーバ26のすべてのオイルOLを第1潤滑対象12に供給できる。

40

【0034】

つぎに、図2、3を用いて、本実施形態の潤滑装置LSの動作を説明する。図2は通常時のオイルOLの流れを示し、図3はドライラン時のオイルOLの流れを示している。図

50

2に示す通常時、オイルサンプ6内のオイルOLが、潤滑ポンプ8により吸引され吐出される。潤滑ポンプ8から吐出されたオイルOLは、潤滑通路10を通過して潤滑対象Tに供給される。

【0035】

本実施形態における、通常時のオイルOLの流れを詳細に述べる。潤滑ポンプ8により吐出されたオイルOLは、ケース2の外部のオイルフィルタ16でろ過された後、オイルクーラ18で冷却される。オイルクーラ18で冷却されたオイルOLは、ケース2の内部に戻され、その一部が第2供給口24から第2潤滑対象14に供給される。なお、通常時には、オイルOLは、潤滑通路10内の油圧を受けて、第2供給口24から噴射される。

【0036】

オイルOLは、さらに、潤滑通路10内を流れて、その一部が開口28からケース2の内部空間SPに噴射される。オイルOLの残部は、潤滑通路10内をさらに流れ、オイルリザーバ26に到達する。ここでは、オイルリザーバ26に所定量のオイルOLが保持される。オイルリザーバ26を通過したオイルOLは、第1供給口22から第1潤滑対象12に供給される。なお、通常時には、オイルOLは、潤滑通路10内の油圧を受けて、第1供給口22から噴射される。第1および第2供給口22, 24から供給されたオイルOLと、開口28から噴射されたオイルOLは、第1潤滑対象12および第2潤滑対象14を潤滑したのちオイルサンプ6に回収される。

【0037】

オイル漏れ等に起因する図3のドライラン時、オイルの供給が止まる。そうすると、潤滑通路10内の油圧P1が低下する。潤滑通路10内の油圧P1がオイルサンプ6(内部空間SP)の圧力P2まで低下すると、開口28から潤滑通路10内に空気Aが取り入れられる。これにより、潤滑通路10の開口28よりも下流側にあるオイルOLは、重力の影響を受けて、オイルリザーバ26内に入る。また、オイルリザーバ26内のオイルOLは、重力の影響を受けて、第1供給口22から第1潤滑対象12に滴下される。オイルリザーバ26内の油圧P3は、開口28を介してオイルサンプ6(内部空間SP)の圧力P2と同じ状態に保たれるので、安定した滴下潤滑が実現される。このとき、潤滑通路10の開口28よりも上流側にあるオイルOLは圧力が低下しているので、第2供給口24から第2潤滑対象14へのオイル供給は停止される。

【0038】

上記構成によれば、図2の通常時、潤滑通路10のオイルOLは、オイルリザーバ26を介して第1供給口22から第1潤滑対象12に供給される。また、通常時に、オイルリザーバ26に所定量のオイルOLが保持される。図3のドライラン時、開口28から潤滑通路10内に空気Aが取り入れられる。そうすると、オイルリザーバ26内のオイルOLおよび開口28とオイルリザーバ26の間の潤滑通路10内のオイルOLが、重力の影響を受けて、第1供給口22から第1潤滑対象12に滴下される。このように、共通のオイルリザーバ26で、通常時のオイル潤滑も、ドライラン時の滴下潤滑も可能となる。したがって、簡単な構成で、ドライラン能力の向上を図ることができる。

【0039】

また、オイルサンプ6、潤滑ポンプ8、潤滑対象Tおよびオイルリザーバ26が、ケース2に収納され、開口28がケース2の内部空間SPに形成されている。これにより、図2の通常時は、開口28から噴射されるオイルOLにより、ケース2の内部空間SPに配置された潤滑対象Tに供給することができる。

【0040】

潤滑通路10の開口28が、ケース2の外側に設けられたオイルクーラ18の下流側に設けられている。したがって、通常時、オイルクーラ18で冷却後のオイルOLを第1潤滑対象12に供給することができるほか、潤滑通路10におけるオイルクーラ18とオイルリザーバ26との間から、第2潤滑対象14に冷却後のオイルOLを供給することができる。

【0041】

10

20

30

40

50

潤滑通路 10 におけるオイルリザーバ 26 の上流側に、第 2 潤滑対象 14 にオイル O L を供給する第 2 供給口 24 が設けられ、開口 28 が第 2 供給口 24 とオイルリザーバ 26 との間に設けられている。これにより、ドライラン時に、潤滑の優先度が高い第 1 潤滑対象 12 を効果的に潤滑することができる。

【0042】

第 1 潤滑対象 12 および第 2 潤滑対象 14 がトランスミッションの回転部材であり、第 2 潤滑対象 14 よりも高速で回転している高速回転部材を第 1 潤滑対象 12 とすることで、ドライラン時に、特に潤滑の優先度が高い高速回転部材を重点的に潤滑することができる。

【0043】

図 4 は、本発明の第 2 実施形態に係る潤滑装置の潤滑系統を簡略化して示す系統図である。第 2 実施形態の潤滑装置 L S は、補助オイルサンプ 30 と、補助潤滑ポンプ 32 と、補助潤滑通路 34 とを備える点で、第 1 実施形態と相違している。

【0044】

補助オイルサンプ 30 は、予備のオイル O L を貯留する。この予備のオイル O L は、ドライラン時に、潤滑対象 T に供給される。本実施形態の補助オイルサンプ 30 は、オイルサンプ 6 の底部より下方に形成されている。詳細には、補助オイルサンプ 30 は、オイルサンプ 6 の底部に形成される凹所で構成されている。ただし、補助オイルサンプ 30 の構成は、これに限定されない。潤滑ポンプ 8 の吸引口 8 a は、オイルサンプ 6 内における凹所 30 の上縁 30 a (オイルサンプ 6 の底面と同じ高さ) よりも上方に位置している。

【0045】

補助潤滑ポンプ 32 は、補助オイルサンプ 30 からオイル O L を吸引して吐出する。補助潤滑ポンプ 32 の吸引口 32 a は、凹所 30 の上縁 30 a よりも下方、すなわち凹所 30 内に位置している。したがって、凹所 30 の上縁 30 a は、補助潤滑ポンプ 32 の吸引口 32 a よりも上方に位置する。ここでの上方および下方は、鉛直方向における上方および下方の位置を指すものであり、水平方向の位置は問わない。なお、補助潤滑ポンプ 32 は、補助潤滑通路 34 内の油圧 P 4 の上昇を抑制するために、遠心渦巻きポンプであってもよい。

【0046】

補助潤滑通路 34 は、補助潤滑ポンプ 32 とオイルリザーバ 26 とを接続する。補助潤滑通路 34 とオイルリザーバ 26 とは、接続口 34 a で接続される。第 2 実施形態では、補助潤滑通路 34 にオイルフィルタは設けられていない。通常時の潤滑通路 10 内の油圧 P 1 は、補助潤滑通路 34 内の油圧 P 4 よりも大きく設定されている。また、補助潤滑通路 34 内の油圧 P 4 は、オイルサンプ 6 (内部空間 S P) の圧力 P 2 よりも大きく設定されている。なお、補助潤滑通路 34 内の油圧 P 4 の上昇を抑制するために、補助潤滑通路 34 に、リリーフ弁を設けてもよい。その他の構成は、第 1 実施形態と同じである。

【0047】

第 2 実施形態の潤滑装置の動作を説明する。通常時、潤滑通路 10 内の油圧 P 1 がオイルサンプ 6 (内部空間 S P) の圧力 P 2 よりも大きく、補助潤滑通路 34 内の油圧 P 4 よりも大きい。つまり、潤滑ポンプ 8 の吐出圧は、補助潤滑ポンプ 32 の吐出圧よりも大きい。これにより、通常時は、潤滑通路 10 内の油圧 P 1 に押されて、補助潤滑通路 34 からオイルリザーバ 26 への接続口 34 a が塞がれる形となつて、オイルリザーバ 26 へのオイル供給は行われない。したがって、通常時のオイル O L の流れは、上述の第 1 実施形態と同じである。

【0048】

ドライラン時、上述の第 1 実施形態と同様に、潤滑通路 10 内の油圧 P 1 がオイルサンプ 6 (内部空間 S P) の圧力 P 2 まで低下すると、開口 28 から潤滑通路 10 内に空気 A が取り入れられ、オイルリザーバ 26 内のオイル O L が第 1 潤滑対象 12 に滴下される。このとき、オイルリザーバ 26 内の油圧 P 3 は、開口 28 を介してオイルサンプ 6 (内部空間 S P) の圧力 P 2 と同じ状態に保たれる。つまり、補助潤滑通路 34 内の油圧 P 4 が

10

20

30

40

50

オイルリザーバ 26 内の油圧 P 3 よりも大きくなる。したがって、補助潤滑通路 34 からオイルリザーバ 26 へオイル O L が供給される。このように、補助潤滑通路 34 は、ドライラン時にのみオイルリザーバ 26 に連通するように構成されていることが好ましい。

【0049】

第 2 実施形態によれば、ドライラン時に補助潤滑通路 34 からオイルリザーバ 26 へオイル O L が供給されるので、ドライラン時のオイル循環量を増やすことができる。したがって、さらなるドライラン能力の向上を図ることができる。

【0050】

また、通常時には、潤滑通路 10 内の油圧 P 1 が補助潤滑通路 34 内の油圧 P 4 よりも大きく設定されている。つまり、通常時は、潤滑通路 10 の油圧 P 1 により、補助潤滑通路 34 は機能しない。したがって、補助潤滑通路 34 に、オイルフィルタを設ける必要がなく、部品点数を減らすことができる。通常時は、潤滑ポンプ 8 の下流側に配置したオイルフィルタ 16 を通過した清浄なオイル O L が各部に分配される。オイルフィルタ 16 は、歯車や軸受の寿命延長に貢献するが、ドライラン時のオイル供給は極めて短時間であるから、オイルフィルタを省略しても、寿命にほとんど影響しない。

【0051】

補助オイルサンプ 30 が、オイルサンプ 6 の底部に形成される凹所で構成されているので、潤滑装置 L S をコンパクト化できる。オイルサンプ 6, 30 の深さを 2 段階とすることで、ドライラン時のオイル O L を確保し易い。また、補助潤滑ポンプ 32 により、ドライラン時に回収されたオイル O L の再利用を図ることもできる。

【0052】

図 5 は、本発明の第 3 実施形態に係る潤滑装置の潤滑系統を簡略化して示す系統図である。第 3 実施形態の潤滑装置 L S は、開口 28 の位置が第 1 実施形態と相違している。具体的には、第 3 実施形態では、開口 28 は、オイルリザーバ 26 の上面（上壁 26 a）に形成されている。ただし、開口 28 は、オイルリザーバ 26 の側壁 26 c の上部、好ましくは、オイルリザーバ 26 の高さの 2 / 3 よりも上方に形成されてもよい。その他の構成は、第 1 実施形態の潤滑装置 L S と同じである。

【0053】

また、第 3 実施形態でも、第 1 実施形態と同様に、状況に応じて、オイルフィルタ 16、オイルクーラ 18 および第 2 供給口 24 の一つまたは複数を省略してもよい。さらに、第 3 実施形態の潤滑装置 L S に、第 2 実施形態の補助オイルサンプ 30、補助潤滑ポンプ 32 および補助潤滑通路 34 を導入してもよい。

【0054】

通常時、第 1 実施形態と同様に、オイルリザーバ 26 に所定量のオイル O L が保持される。このとき、図 5 に破線で示すように、オイルリザーバ 26 内の空気 A が、上壁 26 a の開口 28 からオイルリザーバ 26 の外部に排出される。したがって、オイルリザーバ 26 の内部に空気溜まりが形成されるのを防ぐことができる。その結果、オイルリザーバ 26 の容積を有効に活用することができる。オイルリザーバ 26 を通過したオイル O L は、第 1 供給口 22 から第 1 潤滑対象 12 に供給される。

【0055】

ドライラン時、上述の第 1 実施形態と同様に、潤滑通路 10 内の油圧 P 1 がオイルサンプ 6（内部空間 S P）の圧力 P 2 まで低下すると、開口 28 からオイルリザーバ 26 内に空気 A が取り入れられ、オイルリザーバ 26 内のオイル O L が第 1 潤滑対象 12 に滴下される。オイルリザーバ 26 内の油圧 P 3 は、開口 28 を介してオイルサンプ 6（内部空間 S P）の圧力 P 2 と同じ状態に保たれるので、安定した滴下潤滑が実現される。

【0056】

本発明は、以上の実施形態に限定されるものでなく、本発明の要旨を逸脱しない範囲内で、種々の追加、変更または削除が可能である。例えば、開口 28 は、潤滑通路 10 を構成する配管に設けられた貫通孔に限定されず、突起状のノズルであってもよい。この場合、通常時に、開口 28 からオイル O L を潤滑対象 T に供給することができる。したがって

10

20

30

40

50

、そのようなものも本発明の範囲内に含まれる。

【符号の説明】

【0057】

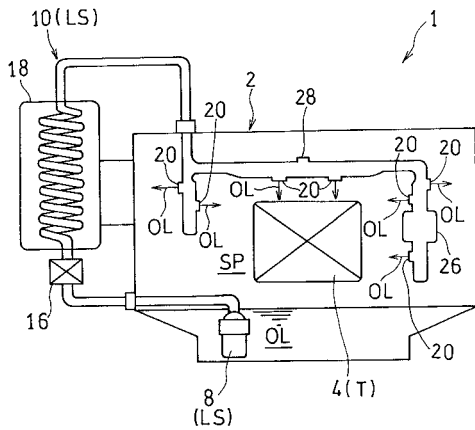
- 1 トランスミッション
- 2 ケース
- 6 オイルサンプ
- 8 潤滑ポンプ

- 10 潤滑通路
- 12 第1潤滑対象
- 14 第2潤滑対象
- 18 オイルクーラ
- 22 第1供給口
- 24 第2供給口
- 25 オイルリザーバの入口
- 26 オイルリザーバ
- 26a オイルリザーバの上壁
- 27 オイルリザーバの出口
- 28 開口
- 30 補助オイルサンプ(凹所)
- 32 補助潤滑ポンプ
- 34 補助潤滑通路
- LS 潤滑装置
- OL オイル
- SP ケースの内部空間

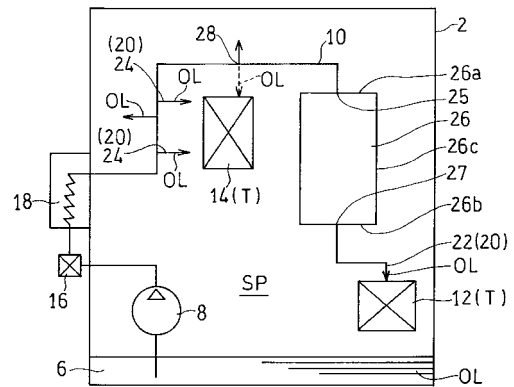
10

20

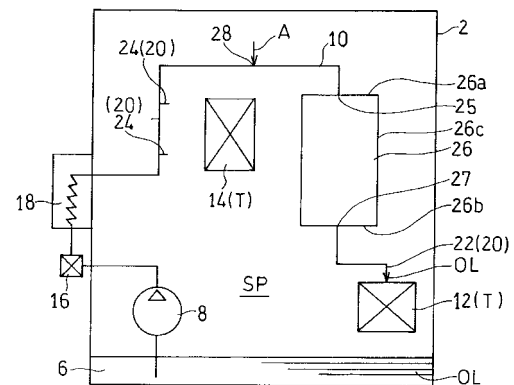
【図1】



【図2】



【図3】



フロントページの続き

(72)発明者 藤井 勲
兵庫県明石市川崎町1番1号 川崎重工業株式会社内

(72)発明者 山崎 裕二
兵庫県明石市川崎町1番1号 川崎重工業株式会社内

(72)発明者 松本 正俊
兵庫県明石市川崎町1番1号 川崎重工業株式会社内

(72)発明者 小笠原 健太
兵庫県明石市川崎町1番1号 川崎重工業株式会社内

Fターム(参考) 3J063 AA21 AB01 AC03 BA11 BA15 CA01 XD03 XD23 XD32 XD52
XD62 XD72 XE14 XE16 XE18 XF14 XF15 XF16 XH04 XH12
XH23