



PATENTNI SPIS BR. 10744

Dunlop Rubber Company Limited, London, Engleska.

Poboljšanja na kočnicama za točkove.

Dopunski patent uz osnovni patent br. 10524.

Prijava od 30. marta 1933.

Važi od 1. septembra 1933.

Traženo pravo prvenstva od 4. juna 1932 (Engleska).

Najduže vreme trajanja do 31. maja 1948.

Ovaj se pronalazak odnosi na poboljšanje kod kočnica za onaj tip točka kod koga je spoljna guma nameštena direktno na glavčini točka (pri čemu je mehanizam ove kočnice bio već poznat).

Nedavno je bilo predloženo da se vozila snabdu sa ovakvim točkovima i nadeno je da je njihova upotreba osobito primenljiva u mehanizmu za ateriranje aviona gde je utvrđeno da je osobito korisno preimućstvo povećanog dejstva jastuka.

Upotreba kružne cevi ili kotura rastegnutoj pritiskom fluida je već predlagana za točkove ove vrste pomoću koga se traženi pritisak nanosi na površinu kočnice, ali je teško učiniti da se rastegljivi prsten, posle oticanja pritiska, skupi u dovoljnoj mjeri, da bi se površina prstena, koja dejstvuje na polugu, pokretala radijalno prema unutrašnjoj strani i u pravcu središta osovine, tako da se papuča kočnice potpuno oslobode od površina na kojoj se zbiva trenje.

Jedan od ciljeva ovog pronalaska je predviđanje unutarnje kočnice na glavčini, koja radi pod dejstvom fluida, a u kojoj je otpuštanje pritiska praćeno otpuštanjem papuča kočnice dejstvom nezavisnog elastičnog pritiska, i u kojoj su predviđena poboljšana sredstva za prenos toplote, proizvedene kočenjem, na susednu unutarnju i spoljnu gumu.

Poznati kočioni mehanizam odlikuje se

većim brojem papuča, koje se pomeraju radijalno od rastegljivog prstena, koji se nalazi na neobrotnom cilindričnom nosaču, u cilju hvatanja sa unutarnjom površinom jednog okretnog i kočnog člana, čija je spoljna površina izrađena sa kanalima za vazduh, koji su ograničeni ispadima na kojima se nalazi jedan par flanši za držanje spoljnih guma.

Na nacrtu sl. 1 je bočni vertikalni izgled u preseku glavčine i kočnice duž linije C—C iz sl. 2.

Sl. 2 je delimičan zadnji izgled u preseku duž linije a-a iz sl. 1, sečen u pravcu strelica.

Po jednom izvođenju pronalaska glavčina je sklopljena ovako:

Kroz sredinu glavčine prolazi osovinica 1, koja drži istu. Prečnik osovine 1 smanjuje se od vozila prema spoljnjem kraju u vidu nekoliko stepena 2, 3 i 4 i završava se izlozom šipkom 5 na spoljnjem kraju.

Na izloženoj šipci 5 utvrđen je prsten 6 oblika L čija unutarnja vertikalna površina leži uz spoljni deo i sprečava pomeranja prema spoljnoj strani istoga dela, koji pripada dvama loptastim ležištima 7 i 8 na kome se neposredno nalaze flanše 9, glavčine, koje nose spoljnu gumu.

Unutarnji obim spoljnog loptastog ležišta stoji na delu 4 vratila, smanjenog prečnika, pri čemu pleća unutarnjeg dela ovog

stepena 4 služe za to da drže deo 7 na njegovoj unutarnjoj strani.

Spoljni obim spoljnog loptastog ležišta nosi spoljni kraj obrtnog, cevastog kočućeg člana 10, koji se okreće sa spoljnom gumom. Središnji deo spoljne površine ovog šupljeg člana 10 načinjen je sa plitkim žljebovima 11 za prolaz vazduha, pri čemu unutarnja površina obrazuje kočuću površinu uz koju se može naneti kakva podesna oplata.

Spoljna površina spoljnog dela 7 ležišta dodiruje se sa jednim delom člana 10, na čijem se unutarnjem kraju (toga dela člana 10) pleća 12 dodiruju sa unutarnjim vertikalnim zidom spoljnog prstena za lopte (ležišta).

Spoljni kraj šupljeg, cevastog člana 10, čiji je prečnik smanjen, završava se u ramenu 13 za koje je razdvojno utvrđena flanša 9 pomoću zavrtnja 14, koja drži spoljnu gumu.

U šupljem članu 10, na kome je kočnica, nalazi se koncentrični, neobrtni nosač 15 za rastegljiv prsten. Nosač ima presek L, čiji je vertikalni deo 17 utvrđen za ploču 18 na unutarnjem kraju glavčine, a horizontalni deo ide do mesta, sa spoljnim ležištem 7, pri čemu je prstenasti prostor 25 ispunjen materijalom na primer fluidom, elastičnim ili kakvim drugim podmetačem, u cilju sprečavanja izlaza ulja na površine za kočenje.

U kolenu nosača 17 oblika L nalazi se unutarnje loptasto ležište 8, čiji spoljni obim nosi unutarnji kraj obrtnog člana 10, uz čiji se unutarnji prečnik prinosi kočnica. Na unutarnjem kraju izljebljene površine člana 10 nalazi se flanša 9, pri čemu je član odvojen kanalima 11 od unutarnje gume, koju drži flanša 9.

Prostor između vrhova flanši 9 premošćen je pregradom 20 na kojoj može ležati unutarnja guma i koja sprečava da se ta guma aba u dodiru sa ivicama između kanala 11.

Pregrada 20 između flanša ima oblik iznutra rebrima opremljenog prstena, pri čemu se rebra poklapaju sa ivicama 23 u šupljem obrtnom članu. Unutarnja i spoljna guma na taj su način izolovane od kočnica većim brojem prstenastih kanala. Pregrada je od vulkaniziranog vlakna i može dobiti prevlaku od azbesta ako je pregrada metalna.

Radikalno paralelno prema spoljnoj radikalnoj površini unutarnjeg ležišta može se predvideti podmetač od filca, vlakna ili drugih materijala, koje zadržava ulje, i koji se drži pomoću prstena 19 oblika L u preseku.

Na središnjoj i spoljnoj površini nekret-

ni nosača 15 nalazi se vazдушna kesha 16, koja može biti sastavljena iz jedne ili više cevi, ali najbolje je iz jedne cevi.

Ova cev ili cevi nenađuvana je dok se vazduh ne upusti od strane pilota potiskivanjem većeg broja papuča 24, uz spoljnu površinu pri čemu se papuče vuku prema unutarnjoj strani oprugama 25, koje leže paralelno prema osovini i ispod cilindričnog nosača 15.

Svaka opruga 25 lučnog je oblika i sastoji se iz dva krajnja dela 26, koji su malo ispušćeni prema nosaču ali udaljeni od istog, i iz centralnog spojnog dela 27 kružnog oblika, čiji vrh leži na donjoj površini nosača 15. Krajevi opruga vezani su ili prolaze kroz proreze 28 u radikalnim ispacima 29 obrazovanim na pločama 30 za koje su utvrđene papuče. Na taj način se kočnice uklanjaju skupljanjem rastegljivog prstena usled smanjenja pritiska.

Ploče se mogu utvrditi na svakoj strani zakivcima i one obično leže uz centralni deo donje površine svake papuče u cilju lakšeg pomeranja čime se obezbeđuje glatko prilaganje.

Vazduh ili drugi fluid upušta se u rastegljiv član ili članove 16 pomoću jedne ili više cevi 31, koje prelaze kroz šupljine posredstvom jednog para opruga i ulaze u središnju prstenastu šupljinu 32 u nosaču 15, gde se cev lako može vezati za kesu.

Na isti način unutarnja guma se može naduvati kroz nepokazanu cev, koja prolazi kroz otvor u flanši 9 na spoljnjem kraju točka. Srednji otvor na spoljnjem kraju može se zatvoriti poklopcem podesna oblika.

Glavni patent odnosi se na kočioni mehanizam za točkove vozila, koji se sastoji iz rastegljivog člana, koji se drži pritisnut uz spoljnu stranu kružnog nosača 15 pomoću papuča, koje su vezane za opruge, koje leže uz unutarnju površinu nosača. Svaka papuča drži se u izvesnom odnosu prema nosaču rastegljivog prstena, pomoću jednog člana sa ispacima koji prolaze kroz proreze u nosaču i gde se opruge drže poprečno kroz unutarnju površinu nosača. Ove opruge drže se razdvojno pomoću proreza u članu, koji nosi papuče, a koji leži poprečno kroz centralni deo svake papuče.

Izmenе po ovom pronalasku sastoje se u tome što se cilindrični nosač i vazдушna kesha prave dovoljno široke u sravnjenju sa prečnikom unutarnje kočnice na glavčini, pri čemu je nosač cilindričan mesto koritastog preseka, zatim se sastoje u izmenama potrebnim u površini kočenja i vazдушnim kanalima za hlađenje te površine, a koji su potrebni kada je guma postavljena

blizu do i koncentrično oko kočionog mehanizma.

Patentni zahtevi:

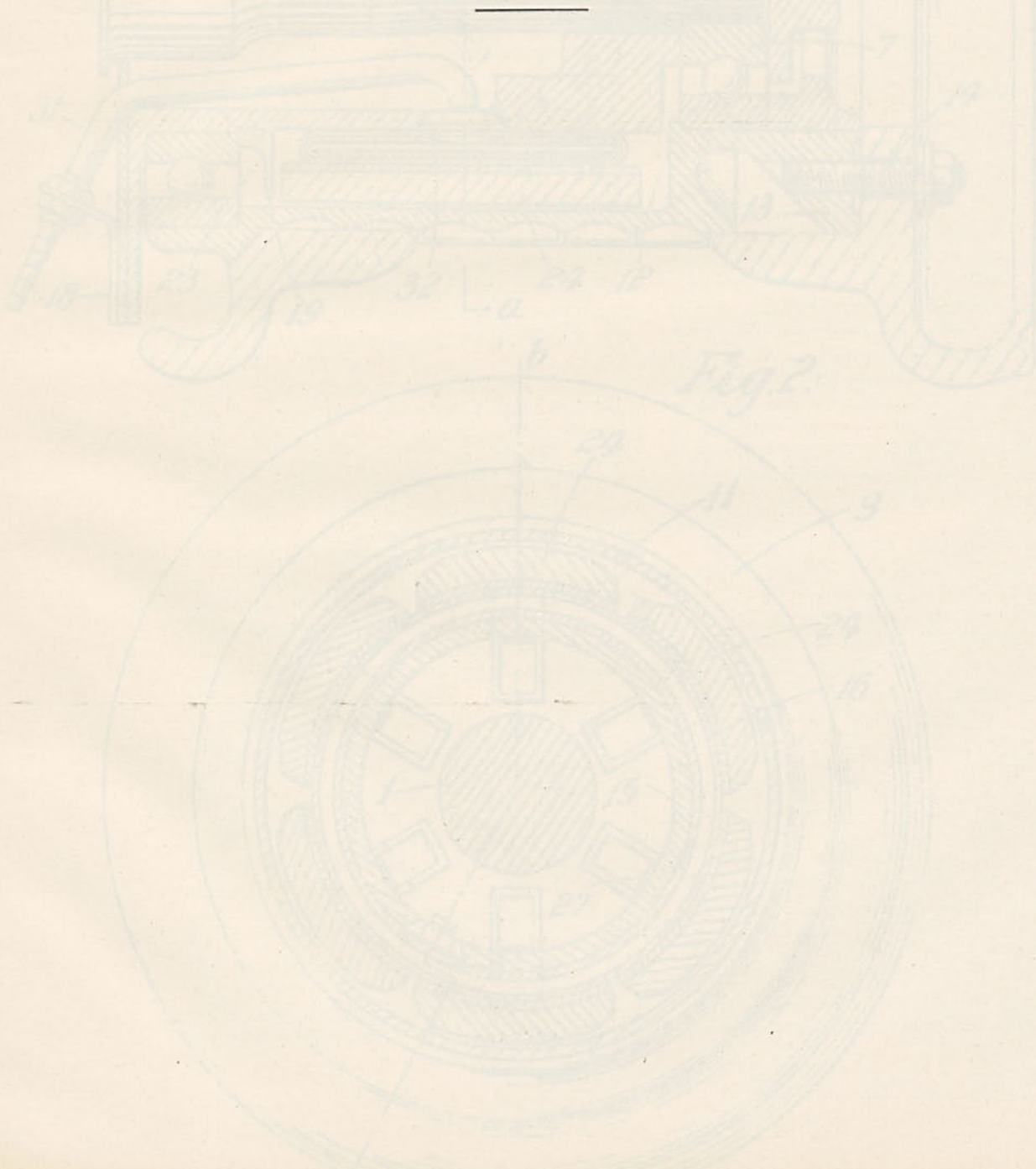
1. Kočioni mehanizam po osnovnom patentu br. 10524 naznačen time, što ima veći broj kočionih papuča (24) radijalno pomerljivih sa rastegljivog prstena (16) nošenog od neobrtnog cilindričnog nosača (15), koji se hvata (drži) sa unutrašnjom površinom obrtnog cevastog kočjećeg člana (10), čija je spoljna površina obrazovana sa kanalima (11) za vazduh, koji su ograničeni ispadcima, na kojima leže flanše (9), koje drže par spoljnih guma.

2. Kočioni mehanizam po zahtevu 1, naznačen time, što je pregrada (20) sa prstenastim rebrima (21) na svojoj donjoj površini postavljena između flanši (9), i što se rebra nalaze na ispadcima (22) načinjenim na spoljnoj površini obrtnog kočjećeg člana.

3. Kočioni mehanizam po zahtevu 1 do 2, naznačen time, što obrtni kočeci član (10) drže loptasta ležišta 7, 8), od kojih unutarne (8) leži na neobrtnom cilindričnom nosaču (15) a spoljne (7) na jednom delu osovine (1) čiji je prečnik smanjen.

4. Kočioni mehanizam po zahtevu 1 do 3, naznačen time, što je neobrtan cilindrični nosač (15) povijen na jednom kraju (17) za vezu sa vozilom.

—



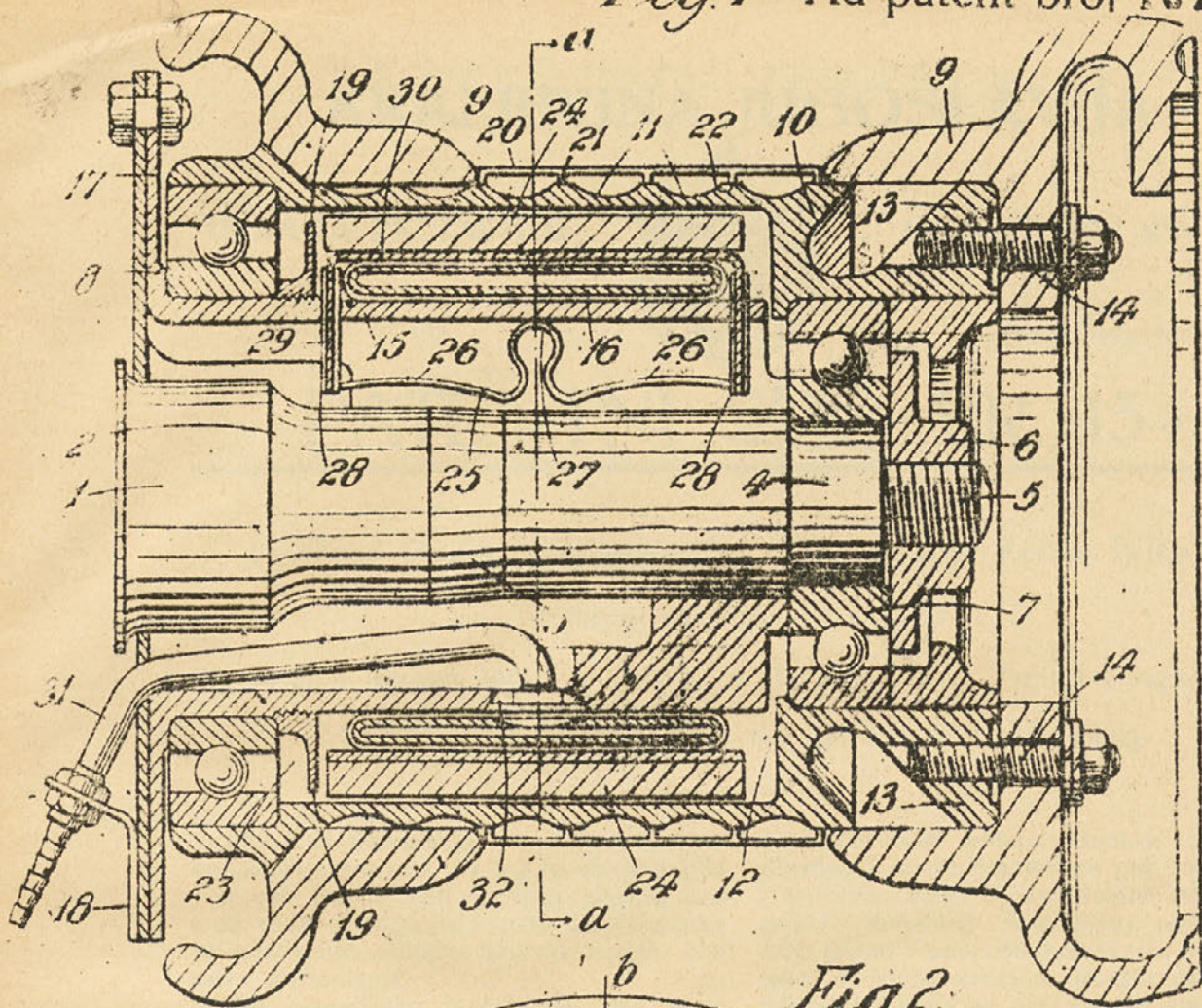
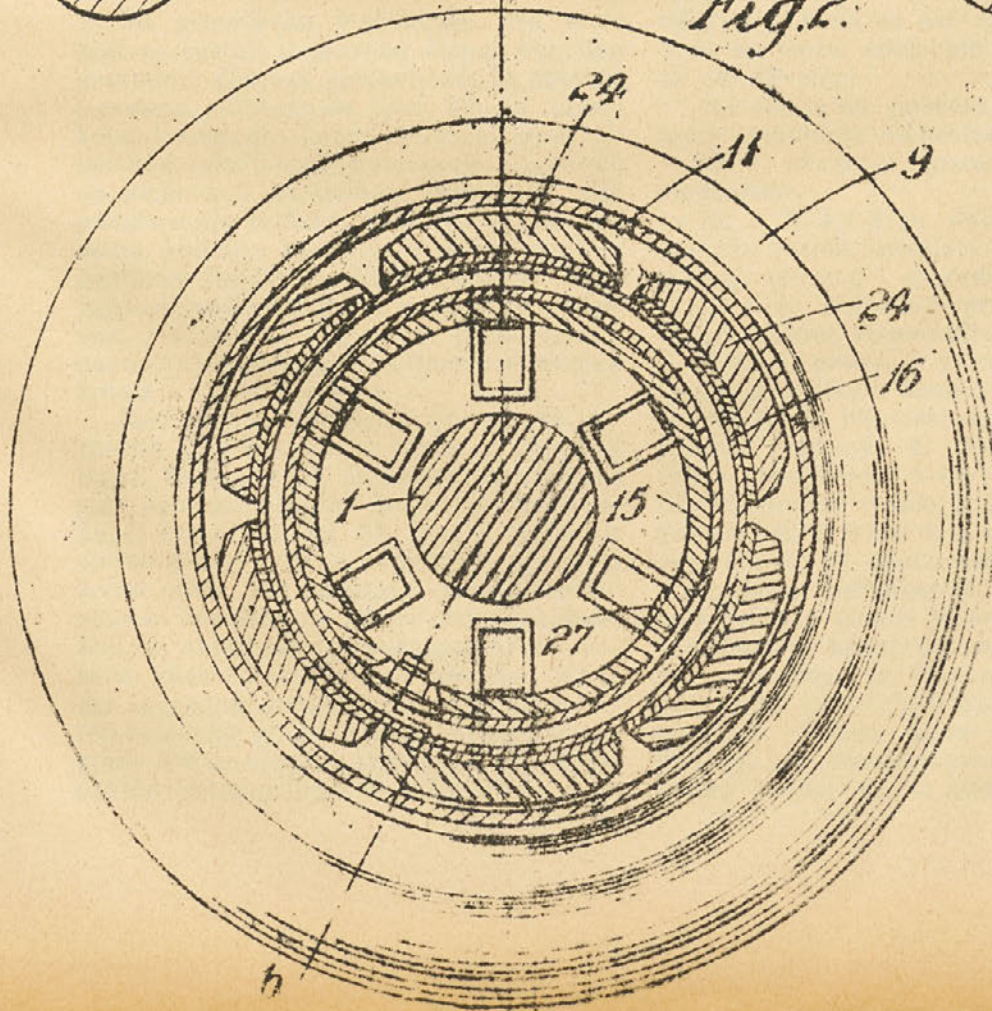


Fig. 2.



44701 1010 10101 10101 10101

