

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 47 (8)

IZDAN 1 JANUARA 1939.

PATENTNI SPIS BR. 14552

Závody Ringhoffer — Tatra a. s., Praha — Smichov, Č. S. R.

Pogonski mehanizam za vozila sa trakama.

Prijava od 30 novembra 1936.

Važi od 1 avgusta 1938.

Kod vozila sa trakama moraju pri prelaženju krivina obe trake da se kreću različitom brzinom. Ove različite brzine postizavane su dosada time, što je između pogonske naprave obeju traka postavljen diferencijalni mehanizam, koji je dozvoljavao kočenje jedne od obeju traka. Pošto se pri ovom kočenju upravo podesna sila kočenja nije mogla prethodno pouzdano utvrditi, to je prelaženje krivina bivalo sa trazajima, što je s jedne strane neprijatno za putnike, a s druge strane se kočnice i trake podvrgavaju vrlo jakom naprezanju pa se brzo troše. Sa tog razloga već predlagano, da se na pokretačkim osovinama traka postavi pomoćni prenosni mehanizam (većinom planetni mehanizam), koji u izvesnom odnosu treba da dozvoli menjanje brzine traka, pa time prelaženje određene krivine, koja zavisi od odnosa prenosa. Ali primena ovakvih dopunskih mehanizma znatno poskupljava i komplikuje konstrukciju vozila.

Taj se nedostatak izbegava prema ovom pronalasku time, što se u sanduku menjačkog mehanizma za svaku traku postavlja posrednička osovina, koja se može zasebno pokretati. Ove posredničke osovine mogu biti pokretane podjednakim ili različitim brzinama, pomoću mehanizma postavljenog u sanduku menjačkog mehanizma.

Na nacrtu je šematički pretstavljen jedan primer izvođenja predmeta pronalaska.

U sanduku 1 menjačkog mehanizma vozila predviđena je za svaku od ovih traka 2 na svakoj strani vozila, po jedna po-

srednička osovina 3, koja se može zasebno pokretati. Ove posredničke osovine 3 mogu biti pokretane podjednakim ili različitim brzinama pomoću različitih točkova menjačkog mehanizma, postavljenog u sanduku menjačkog mehanizma, prema tome, da li vozilo treba da ide pravo ili po krivini (I vozilo okreće na desno, II ubacivana je manja, a III veća brzina). Upotrebnom sinhroniziranih mehanizma može se ubacivanje brzina izvesti ne samo bez šuma, nego se može takode postepeno prelaziti iz vožnje po pravoj liniji u vožnju po krivini, jer se slobodna traka pri isključivanju uvek pokreće još po neki trenutak istom brzinom kao druga traka, pa se usporava tek ubacivanjem druge brzine. Pošto se sanduk menjačkog mehanizma i motor ovakvih vozila mogu postaviti u neposrednoj blizini pogonskog mehanizma za trake, priključenog na menjački mehanizam, to se ovakvim postavljanjem menjačkog mehanizma postiže znatna ušteda u težini, koja igra veliku ulogu kod takvih vozila.

Patentni zahtev:

Pogonski mehanizam kod vozila sa trakama, naznačen time, što se svaka od obeju posredničkih osovin (3) raspoređenih u sanduku (1) menjačkog mehanizma može zasebno pokretati za svaku traku pod jednakim ili različitim brzinama pomoću različitih točkova menjačkog mehanizma postavljenih u sanduku (1) menjačkog mehanizma.



PATENTNI SPIS BR. 14552

Zavody Ringhoffer — Tatla a. s., Praha — Smichov, Č. S. R.

Pogonski mehanizam za vozila sa trakama.

Važi od 1. avgusta 1938.

Prijava od 30. novembra 1936.

stehnička osovina 3, koja se može zasebno pokretati. Ove posteljničke osovine 3 mogu biti pokretane pojedinačno ili različitim brzinama pomoću različitih točkova menjačkog mehanizma, postavljenog u sanduku menjačkog mehanizma, prema tome, da li vozilo treba da ide pravo ili po krivini (1 vozilo okreće na desno, 11 ulevo, 11 ulevo, a li veća brzina). U pogonskom mehanizmu mehanizma može se upravljanje brzina izvršiti ne samo bez žutna, nego se može i takođe postepeno prebaciti iz vožnje po pravoj liniji u vožnju po krivini, jer se slobodna traka pri izlasku iz sanduka menjačkog mehanizma izlazi istom brzinom kao druga traka, pa se usporava tek upravljanjem druge trake. Pošto se sanduk menjačkog mehanizma i motor ovakvih vozila mogu postaviti u neposrednoj blizini pogonskog mehanizma za trake, priključeno na mehanizam za trake, priključeno na mehanizam za trake, to se ovakvim postavljanim mehanizmom mehanizma postiče jednostavna i laka konstrukcija, koja je veliku ulogu kod takvih vozila.

Patentni zahtev:

Pogonski mehanizam kod vozila sa trakama, naznačen time, što se svaka od četiri posteljničke osovine (3) raspoređuju u sanduku (1) menjačkog mehanizma može zasebno pokretati za svaku traku pojedinačno ili različitim brzinama pomoću različitih točkova menjačkog mehanizma postavljenih u sanduku (1) menjačkog mehanizma.

Kod vozila sa trakama moraju pri prelasku iz krivine u traku da se kreću različitom brzinom. Ove različite brzine postizane su dosada time, što je između pogonske naprave obeju traka postavljen diferencijalni mehanizam, koji je dozvoljavao kočenje jedne od obeju traka. Pošto se pri ovom kočenju naprava pogonske trake kočenja nije mogla prethodno ponašati, to je prelaženje krivine bilo sa traka, što je s jedne strane neprijatno za putnike, a s druge strane se kočenje i trake podvrgavaju vrlo jakom naprezanju pa se vrlo brzo troše. Sa tog razloga već predloženo, da se na pokretalnim osovinama trake postavi pomoćni prenosni mehanizam (većinom planetni mehanizam), koji u izvornom odnosu treba da dozvoli menjanje brzine trake, pa time prelaženje od jedne krivine, koja zavisi od odnosa prenosu. Ali primena ovakvih dopunskih mehanizama znatno poskupljuje i komplikuje konstrukciju vozila.

Taj se nedostatak izbegava prema ovom pronalasku time, što se u sanduku menjačkog mehanizma za svaku traku postavja posteljnička osovina, koja se može zasebno pokretati. Ove posteljničke osovine mogu biti pokretane pojedinačno ili različitim brzinama, pomoću mehanizma postavljenog u sanduku menjačkog mehanizma.

Na nacrtu je šematički predstavljen jedan primer izvođenja predmeta pronalaska.

U sanduku 1 menjačkog mehanizma vozila predviđena je za svaku od ovi traka 2 na svakoj strani vozila, po jedna po-

