

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 47 (8)

IZDAN 1 MARTA 1937

PATENTNI SPIS BR. 12962

**Závody Tatra akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů,
Praha — Smíchov, Č. S. R.**

Pogon za oscilišuce poluosovine.

I Dopunski patent uz osnovni patent br. 12961.

Prijava od 10 marta 1936.

Važi od 1 jula 1936.

Najduže vreme trajanja do 30 juna 1951.

Pronalazak se odnosi na pogonski uređaj za oscilišuce poluosovine odnosno na poluvratila sa kutijom, koja obuhvata pogonski uređaj poluosovine odnosno poluvratila, pri čemu se u saglasnosti sa osnovnim patentom br. 12961 pogonski uređaj, obuhvaćen kutijom, svagda sastoji iz jednog tanjirastog zupčanika utvrđenog na poluosovini, iz jednog konusnog zupčanika ili kakovog puža ili t. sl. sa središnjom osovinom koja se pruža u pravcu voženja i jednog na osovinu konusnog zupčanika ili t. sl. utvrđenog prenosnog zupčanika, koji zahvata u odgovarajući zupčanik na osovinu koja se pruža podužno i koja je pogonjena motorom, pri čemu prvenstveno poluosovina osciliše oko osovine pogonjene motorom.

Pronalazak se odnosi na dalje poboljšanje u osnovnom patentu navedenog izvođenja i to se uglavnom sastoji u tome, što se jednom paru poluosovine zajednička podužna pogonska osovina pomoću daljeg, prvenstveno pomoću čeonih zupčanika obrazovanog prenosnog uređaja nalazi u zahvatu sa prvenstveno više postavljenom podužnom osovinom koja je priključena na motor.

Važna odlika pronalaska sastoji se takode u tome, što je za svaki par poluosovina predviđena po jedna dopunska podužna osovina, pri čemu su različite meuosovine priključene na jednu zajedničku

glavnu podužnu osovinu. Dalje je pronalazak upravljen na to, da se podužne meuosovine sastoje iz dva svakoj poluosovini podređena odeljka, koji su uz međuključenje mehanizma za izravnjanje priključeni na mehanizam za izravnjanje koji uspostavlja vezu sa glavnom podužnom osovinom.

Dalja važna odlika pronalaska sastoji se i u tome, što je predviđena kutija koja obuhvata podužnu meuosovinu kao i u datom slučaju mehanizam za izravnjanje, koji je u slučaju središnjog nosećeg tela na ovome postavljen.

Dalje odlike i koristi ovog pronalaska su bliže pokazane na primerima izvođenja pokazanim na priloženom nacrtu i opisanim u sledećem opisu:

Sl. 1 pokazuje podužni presek kroz vozilo sa dva para pogonjenih zadnjih točkova.

Sl. 2 pokazuje isti deo vozila u izgledu odozgo i delimično u preseku.

U nosećoj cevi 1 koja zamenjuje okvir kolskog postolja postavljena je glavna noseća osovina 2 koja je priključena na motor. Osovina 2 nosi čeonu zupčanicu 3, koji zahvataju u čeonu zupčanicu 4. Zupčanicu 4 pogone preko po jednog mehanizma 5 za izravnjanje kratke podužne meuosovine 7, čiji krajevi nose čeonu zupčanicu 6.

Čeonu zupčanicu 6 pogone, kao kod

osnovnog patenta, preko čeonih zupčanika 8, konusnih zupčanika 9 i tanjirastih zupčanika 10 poluosovine koje su postavljene u oklopima 11.

Na kutijama 12 koje obuhvataju osovinski pogonski uređaj i koje obrazuju unutrašnje krajeve poluosovina izvedena su okca odnosno ležišni dodatci 13 i 14. Ova okca odnosno dodaci su postavljeni na kutiji 15 koja obuhvata zupčanik 4, mehanizam 5 za izravnjanje i podužne međuosovine 7. Na kutiji 15 su u ovom cilju predviđeni ležišni dodatci 16 koji obuhvataju osovine 7.

Na kraju glavne pogonske osovine 2 može biti predviđen kočnički doboš 17. Kratke podužne međuosovine 7 mogu suprotno predstavljenim primerima izvođenja služiti direktno za zglobno postavljanje kutije poluosovina, pri čemu ove sa svoje strane moraju biti odgovarajući čvrsto postavljene na okviru kolskog postolja odnosno na nosećem telu kolskog postolja. I ovde se uređaj daje kao kod osnovnog patenta tako izvesti, da se zupčanici 6, 8 prenosnog mehanizma nalaze smešteni u dotičnoj kutiji poluosovina.

Naravno da su moguće mnogobrojne izmene primera izvođenja. Tako međuosovina može da ne bude smeštena u jednoj kutiji, a kutija opet ne na središnjem nosećem telu; šta više može novo izvođenje naći primene i za vozila sa okvirom kolskog postolja. Dalje na primer nije uvek potrebno, da se između oba pripadajuća odeljka jedne podužne međuosovine umesti mehanizam za izravnjanje. Takođe bi mehanizam za izravnjanje mogao biti postavljen na glavnoj podužnoj osovinu, pri čemu bi se tada morali voditi dva zasebna prenosna mehanizma ka zasebnim odeljcima podužne međuosovine.

I kod ovde opisanog izvođenja je chezbedena korist osnovnog patenta, da su pogonske naprave za različite točkove međusobno identične, usled čega se znatno olakšava izvođenje, zamenjivanje i opravka. Novo je izvođenje naročito podesno za vozila sa središnjim nosačem kao i za vozila sa više parova točkova.

Patentni zahtevi:

1) Pogonski uređaj za poluosovine po osnovnom patentu br. 12961 za vozila sa jednim ili više parova pogonskih točkova, naznačen time, što se jednom paru poluosovina zajednička podužna pogonska osovina pomoću daljeg, prvenstveno iz čeonih zupčanika obrazovanog prenosnog mehanizma nalazi u zahvatu sa prvenstveno više postavljenom podužnom osovinom koja je priključena na motor.

Pogonski uređaj po zahtevu 1 za više parova pogonskih točkova, naznačen time, što je za svaki par poluosovina predviđena po jedna podužna međuosovina, pri čemu su razne međuosovine priključene na jednu zajedničku glavnu podužnu osovinu.

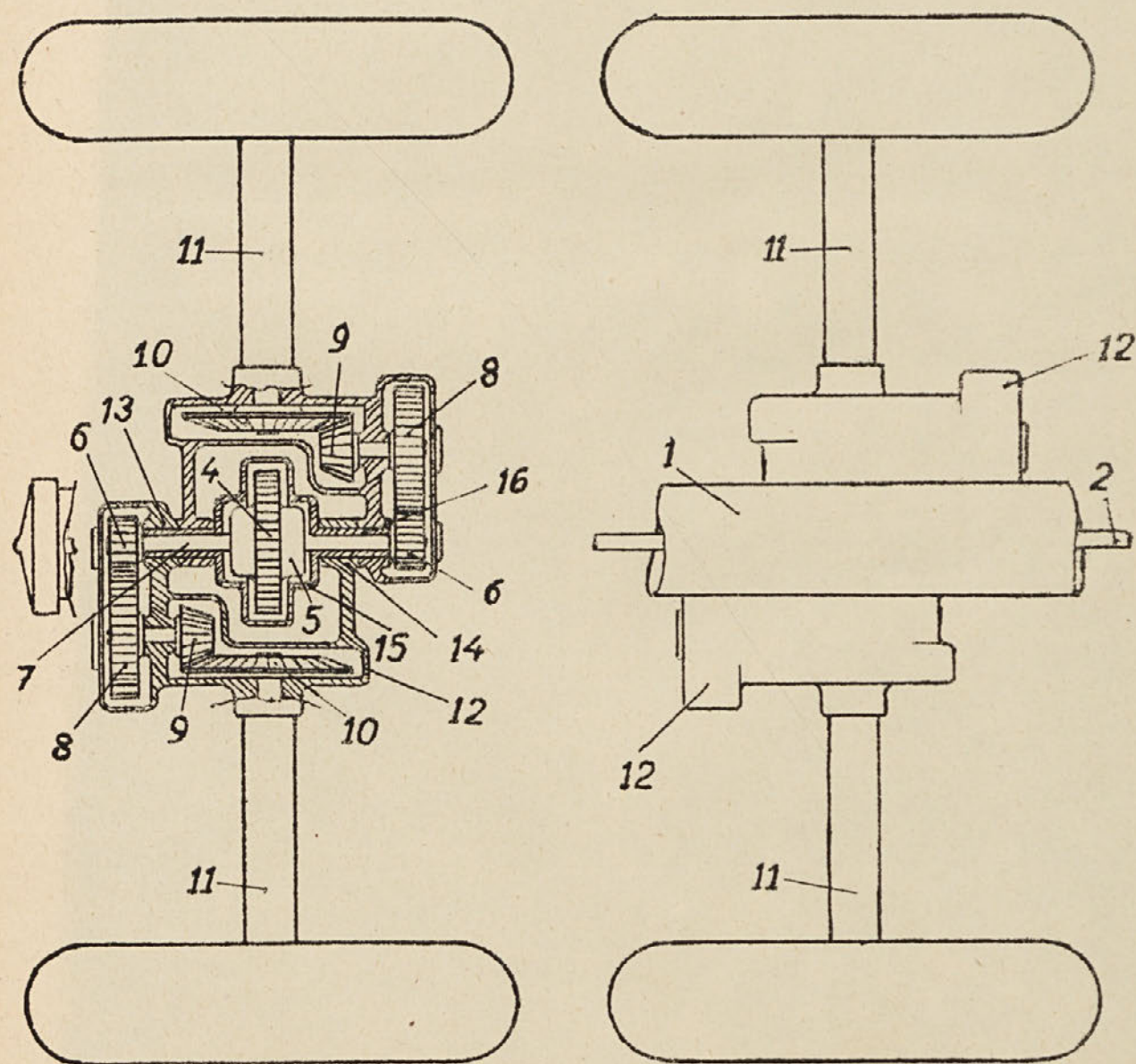
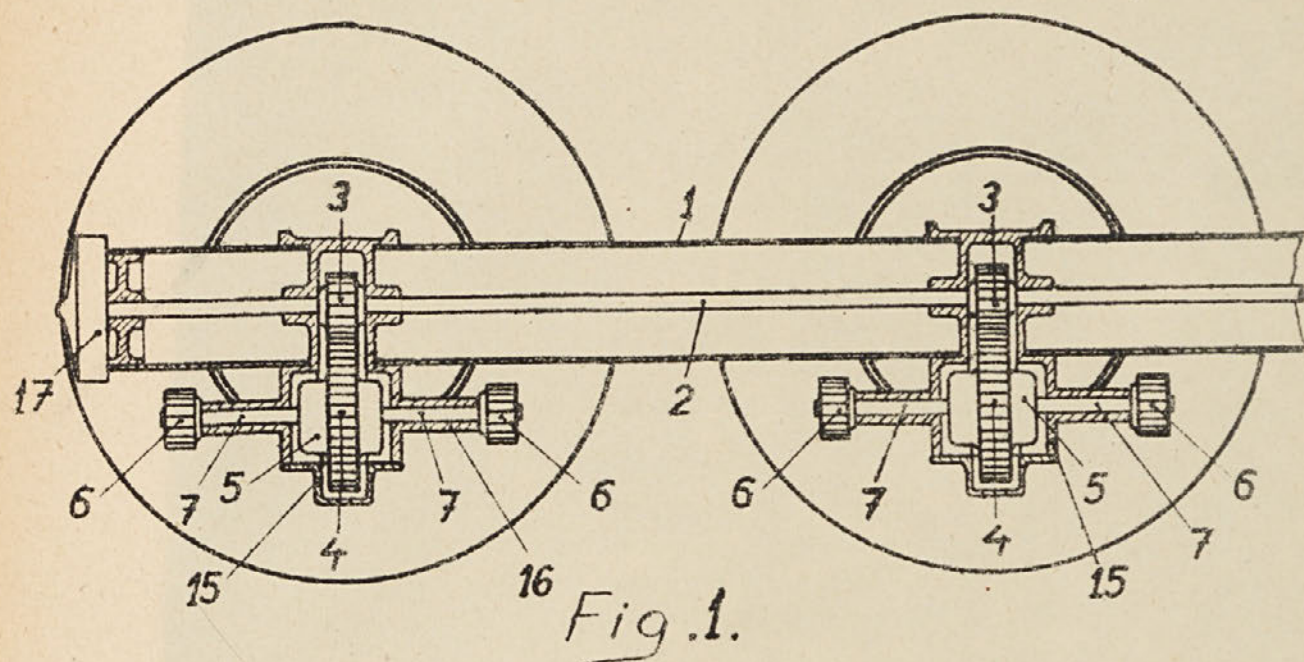
3) Pogonski uređaj po zahtevu 1 ili 2, naznačen time, što se međuosovine sastoje iz dva po jednoj poluosovini podređena odeljka, koji su uz međuključenje mehanizma za izravnjanje priključeni na mehanizam za izravnjanje koji uspostavlja vezu sa glavnom podužnom osovinom.

4) Pogonski uređaj po zahtevu 1, 2 ili 3, naznačen time, što je glavna pogonska osovina na poznat način postavljena u jednoj središnjoj nosećoj cevi, dok je međuosovina u datom slučaju pored mehanizma za izravnjanje postavljena izvan ove cevi, pri čemu zatvoreni krajevi poluosovine oscilišu oko međuosovine i krajevi međuosovine mogu obrazovati čepove za zglobno naslanjanje krajeva poluosovina.

5) Pogonski uređaj po zahtevu 1 do 4, naznačen time, što ima kutiju koja obuhvata podužnu međuosovinu kao i u datom slučaju mehanizam za izravnjanje, i koja je u slučaju središnjeg nosećeg tela postavljena na ovome.

6) Pogonski uređaj po zahtevu 5, naznačen time, što su na kutiji za podužnu međuosovinu izvedene ležišne čaure ili t. sl. za zglobno naslanjanje poluosovina.

7) Pogonski uređaj po zahtevu 1 do 6, naznačen time, što je kraj u datom slučaju kroz središnju noseću cev provedene glavne pogonske osovine snabdeven kočničkim uređajem.



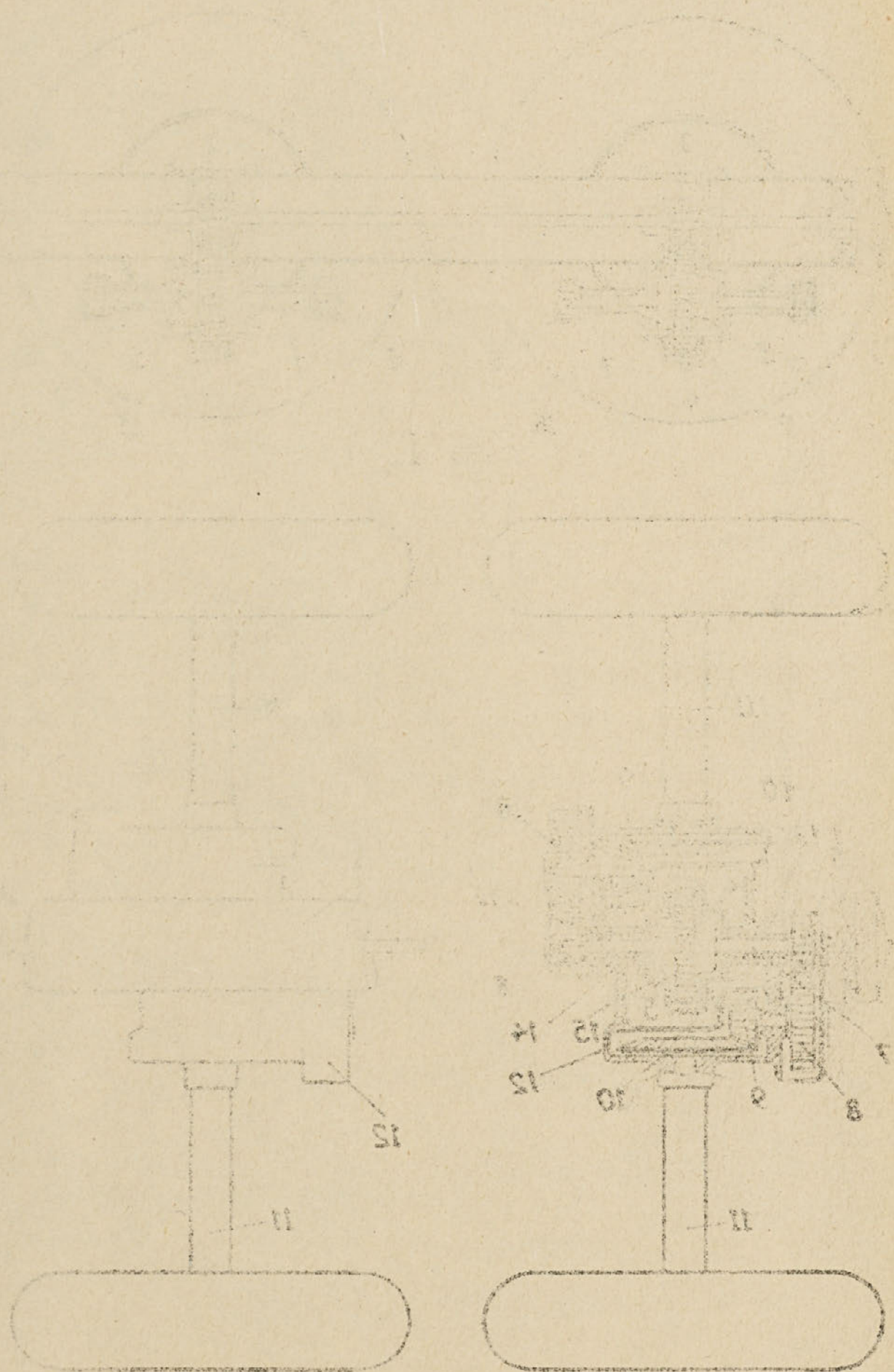


Fig 5