

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 JANUARA 1939.

PATENTNI SPIS BR. 14558

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

Pogon točkova za motorna vozila.

Prijava od 22 marta 1937.

Važi od 1 avgusta 1938.

Prilikom projektovanja motornih vozila sa oscilišućim osovinama javljaju se katkad znatne teškoće, naročito onda, ako se mora postolje vozila rasporediti što više, kao što je to na pr. kod autobusa sa nisko ležećim podom, ili pak, ako se postolje vozila ima rasporediti visoko iznad zemlje, na pr. kod terenskih vozila, koja zahtevaju veliku slobodu dna.

Ove teškoće nastojalo se ukloniti rasporedom prenosnog mehanizma sa čeonim zupčanicom, koji se je postavljao između svakog točka i njegove osovine, tako da se je već prema tome gde je bio smešten mali prenosni zupčanic osovine u odnosu na čeonu zupčanicu prenosnog mehanizma, postizao ili niski ili visoki položaj osovine obzirom na točak, a time i nisko ili visoko postolje vozila. Ali ovaj raspored dozvoljava mogućnost povećanja odn. spuštanja postolja vozila samo u granicama prečnika zupčanika spojenog sa gazišnim točkom.

Prema pronalasku postižu se mnogo veće mogućnosti za izdizanje odn. spuštanje postolja vozila time, što se za prenosni mehanizam upotrebljavaju kupasti zupčanci, tako da pogonske osovine, obzirom na ravan točka mogu dobiti različiti nagib, koji se može izabrati prema potrebi.

Pronalazak je radi primera pokazan šematično na nacrtu, pa

Fig. 1 pokazuje raspored u cilju niskog postavljanja postolja vozila, a

Fig. 2 odgovarajući raspored sa naročito visoko položenim postoljem vozila.

Kod izvođenja prema fig. 1 priključene su na cevasto telo kolskog postolja 1 koso na dole upravljane oscilišuće polu-

osovine 2. Osovine 3, koje su opkoljene ovim oscilišućim poluosovinama 2 nose mali kupasti zupčanic 4, koji zahvata u veći zupčanic 5. Kupasti zupčanic 5 je tada spojen sa gazišnim točkom 6 uležajenom na poluosovini. Prenos 4,5 opkoljen je na uobičajeni način kućištem 7, spojenim sa poluosovinom 2. Kod odgovarajućeg izvođenja prema fig. 2 priključene su na visoko položenu cev 1' kolskog postolja koso na gore upravljane oscilišuće poluosovine 2', pri čemu se pogon gazišnih točkova 6' vrši posredovanjem osovine 3', kupastih zupčanika 4' i 5', pa su kupasti zupčanci opet opkoljeni kućištem 7'.

Izborom uglom ozupčenja kupastih točkova mogu se postići najrazličitiji položaji postolja vozila obzirom na voznu putanju i to u mnogo širim granicama nego li što je to bio slučaj kod dosadašnjih čeonih prenosnih zupčanika.

Razume se, da se na mesto samih kupastih zupčanika mogu upotrebiti i druga ozupčenja, primerice zavrtnajska ozupčenja, pa čak i takva, kod kojih mali zupčanic (ritzel) ne zahvata na najnižem ili najvišem mestu sa gazišnim točkom spojenog zupčanika, već više ili manje postrance na ovom. Pronalazak se može primeniti i na vozilima sa krutim osovinama, kao i na vozilima, kod kojih pogonske osovine i vodiljni delovi točka nisu uzajamno koncentrično raspoređeni.

Izvođenje prema pronalasku može se primeniti i tamo gde se radi o tome, da se podužna pogonska osovina, ili neka druga polazna tačka za pogon osovine raspoređi što je moguće niže, ili što je moguće više.

Patentni zahtev:

Pogon točkova za motorna vozila, naročito za ona sa oscilišućim poluosovinama, kod kojih je između svakog gazišnog točka i njegove osovine raspoređen u blizini ravni točka jedan zupčanički pre-

nosni mehanizam, naznačen time, što se za više ili niže postavljenje postolja vozila odn. podužne pogonske osovine upotrebljavaju za prenosni mehanizam između osovine i gazišnih točkova kupasti zupčani.

IZDAN I JANUARA 1933.

KLASA 63 (3)

PATENTNI SPIS BR. 14558

Zavody Ringhoffer — Tatra a. s. Praha — Smichov, C. S. K.

Pogon točkova za motorna vozila.

Važi od 1. avgusta 1933.

Prijava od 22. marta 1933.

Opis. 1. Pogon točkova za motorna vozila, naročito za ona sa oscilišućim poluosovinama, kod kojih je između svakog gazišnog točka i njegove osovine raspoređen u blizini ravni točka jedan zupčanički prenosni mehanizam, naznačen time, što se za više ili niže postavljenje postolja vozila odn. podužne pogonske osovine upotrebljavaju za prenosni mehanizam između osovine i gazišnih točkova kupasti zupčani.

Opis. 2. Pogon točkova za motorna vozila, naročito za ona sa oscilišućim poluosovinama, kod kojih je između svakog gazišnog točka i njegove osovine raspoređen u blizini ravni točka jedan zupčanički prenosni mehanizam, naznačen time, što se za više ili niže postavljenje postolja vozila odn. podužne pogonske osovine upotrebljavaju za prenosni mehanizam između osovine i gazišnih točkova kupasti zupčani.

Opis. 3. Pogon točkova za motorna vozila, naročito za ona sa oscilišućim poluosovinama, kod kojih je između svakog gazišnog točka i njegove osovine raspoređen u blizini ravni točka jedan zupčanički prenosni mehanizam, naznačen time, što se za više ili niže postavljenje postolja vozila odn. podužne pogonske osovine upotrebljavaju za prenosni mehanizam između osovine i gazišnih točkova kupasti zupčani.

Opis. 4. Pogon točkova za motorna vozila, naročito za ona sa oscilišućim poluosovinama, kod kojih je između svakog gazišnog točka i njegove osovine raspoređen u blizini ravni točka jedan zupčanički prenosni mehanizam, naznačen time, što se za više ili niže postavljenje postolja vozila odn. podužne pogonske osovine upotrebljavaju za prenosni mehanizam između osovine i gazišnih točkova kupasti zupčani.

Opis. 5. Pogon točkova za motorna vozila, naročito za ona sa oscilišućim poluosovinama, kod kojih je između svakog gazišnog točka i njegove osovine raspoređen u blizini ravni točka jedan zupčanički prenosni mehanizam, naznačen time, što se za više ili niže postavljenje postolja vozila odn. podužne pogonske osovine upotrebljavaju za prenosni mehanizam između osovine i gazišnih točkova kupasti zupčani.

Opis. 6. Pogon točkova za motorna vozila, naročito za ona sa oscilišućim poluosovinama, kod kojih je između svakog gazišnog točka i njegove osovine raspoređen u blizini ravni točka jedan zupčanički prenosni mehanizam, naznačen time, što se za više ili niže postavljenje postolja vozila odn. podužne pogonske osovine upotrebljavaju za prenosni mehanizam između osovine i gazišnih točkova kupasti zupčani.

Fig. 1.

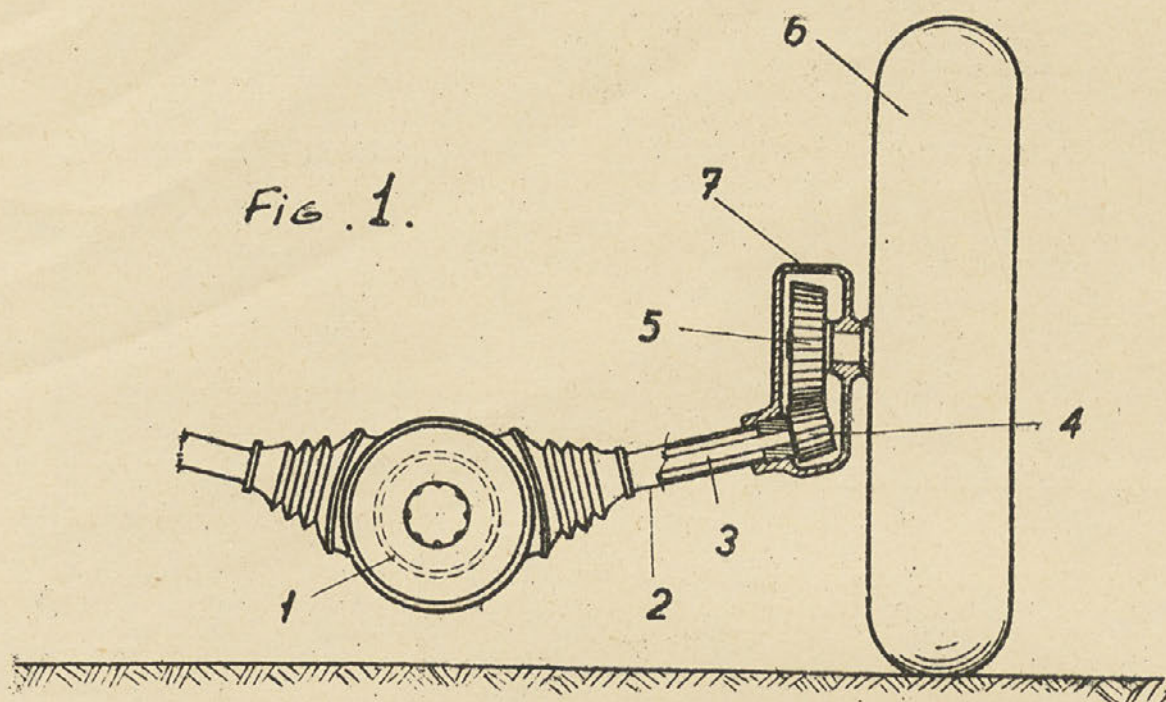


Fig. 2.

