

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3).

IZDAN 1 JULA 1937.

PATENTNI SPIS BR. 13413

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

Kolsko postolje, naročito izvodjenje osovina i pogonski uređaj za motorna vozila
Prijava od 15 avgusta 1936. Važi od 1 januara 1937.

Kod motornih vozila, naročito takvih sa na srednjem nosaču zglobljeno postavljanim nosačima točkova, n. pr. poluosovina prouzrokuje ležišno postavljanje motora velike teškoće, s jedne strane usled toga, što motor sa ukljućnim mehanizmom mora biti postavljen na ležišta ili pre prednje ili zadnje osovine, usled čega se dobija i suviše velika dužina kola, s druge strane usled toga, što se usled direktnog prikljućivanja motora i ukljućnog mehanizma na srednji nosač ili na osovinsku kutiju sve vibracije motora prenose na neprijatan način na celokupna kola. Pomenuta i suviše velika dužina kola se daje svakako do izvesne mere smanjiti upotrebom motora sa uzajamno naspramno u jednoj ravni nalazećim se cilindrima. Istina se mogu i motor i ukljućni mehanizam postaviti između obe osovine, ali se tada gubi na korisnom kolskom prostoru, sam motor postaje teško pristupaćan, prenošenje vibracija se takođe daje veoma teško sprećiti i najzad se kod pogona sa više osovina veza između ukljućnog mehanizma i pogonske osovine koja prolazi kroz nosač kolskog postolja može samo sa velikim teškoćama sprovesti.

U cilju otklanjanja navedenih nezgoda i da bi se jednovremeno postiglo nećujno vozilo, po pronalasku je ispred prednje ili iza zadnje osovine vozila telo kolskog postolja odnosno osovinska kutija produćena u konsolu, na kojoj su prvenstveno pomoću prigućujućih gumenih tela ili t. sl. postavljeni motor i ukljućni mehanizam, i to tako, da najmanja mera ove jedinice leži u pravcu dućine kola.

Pogon podućne pogonske osovine kolskog postolja ili osovinskog mehanizma se vrši pomoću osovine koja produćuje podućnu osovinu i sa ovom je vezana podesno pomoću kakvog elastićnog spojnika. Pomoćna osovina je sastavni deo ukljućnog mehanizma i pogoni se pomoću srednjeg mehanizma koji je izveden odgovarajući poloćaju motorove osovine i sanduka ukljućnog mehanizma u odnosu na poloćaj glavne podućne i pomoćne osovine. Pomoćna osovina može jednovremeno biti upotrebljena za pogon pomoćnih organa jedinice kao ventilatora, dućaljke kod vazduhom hladenog motora, diname i t. d.

Priloćeni nacrt pokazuje u izgledu sa strane, pola šematićki, jedan primer izvođenja pronalaska, delimićno u preseku.

Na krajevima cevastog srednjeg nosaća 1 se prikljućene osovinske kutije 2 i 3 za zglobno naslanjanje poluosovina 4 i 5 i za pogon osovina 4a i 5a. Sa kutijama 2 i 3 su vezane opruge 6 i 7 koje sluće za oslanjanje toćkova 4b, 5b. Kutija 2, koja se može nalaziti na prednjem kraju vozila, snabdevena je konsolom 8 ili t. sl., na kojoj su posrećevanje prigućujućih gumenih tela 9 i 10 ili t. sl. nalazi ukljućni mehanizam 11. Sa mehanizmom 11 je ćvrsto vezan motor 12. Motor je izveden kao motor sa ćetiri cilindra i sa uzajamno naspramno nalazećim se horizontalnim parovima cilindra i osovine motora i ukljućnog mehanizma su u cilju postizanja što je moguće manje dućine vozila nagnute koso na više u pravcu prema osovinskoj kutiji. Poloćaj motora i oslonih taćaka 9 i 10 se podesno tako bira, da se tećište motorne pogonske jedi-

nice nalazi iznad oslone površine.

U kutiji 11 za pogonski mehanizam se nalazi postavljena pomoćna osovina 12 koja je pogonjena pomoću mehanizma konusnih zupčanika 14, 15. Pomoćna osovina 12 se pruža u istoj ravni sa glavnom osovinom 13a koja je postavljena u kolskom postolju odnosno osovinskoj kutiji 2 i veza obe osovine se izvodi uz upotrebu kakvog podeznog n. pr. elastičnog spojnika 13b n. pr. tipa Hardy ili t. sl.

Slobodni kraj pomoćne osovine 13 može biti upotrebljen za pogon različitih pomoćnih uređaja. Kod primera izvođenja nosi kraj osovine 13 jedan kajišni točak 16 za pogon duvaljke 17, kojom se vazduh za hlađenje kroz kanale 18 izvedene iz lima ili t. sl. dovodi cilindrima motora 12.

Navedeni pogonski uređaj se može upotrebiti za veoma različita izvođenja vozila. Tako može uređaj biti na primer upotrebljen samo za pogon njemu neposredno susedne osovine koja ga nosi. Motor pak može biti postavljen i na srednjem delu kakve nepogonjene osovine, na primer prednje osovine, i pogoniti kakovu udaljenu osovinu, na primer zadnju osovinu. Dalje je na primer moguće, da se pokazano izvođenje upotrebi kao na četiri točka pogonska jedinica odnosno kao jedinca sa obrtnim postoljem.

Umesto oscilacionih poluosovina koje su pretpostavljene kod primera izvođenja mogu točkovi biti oslonjeni i na drugi način nezavisno jedan od drugoga, na primer pomoću zglobnih četvorouglova ili t. sl. Dalje je naravno moguće da se na osovinsku kutiju priključe krute osovine.

Patentni zahtevi:

1.) Uređaj kolskog postolja, naročito osovine i pogonski uređaj za motorna vozila, prvenstveno za takve nosače točkova koji su zglobljeno naslonjeni na jedan srednji nosač, n. pr. za poluosovine, naznačen time, što ispred prednje ili iza zadnje osovine vozila telo kolskog postolja odnosno osovinska kutija ima nastavak u vidu konsole, na kojem su prvenstveno pomoću prigušujućih gumenih tela ili t. sl. postavljeni motor i uključni mehanizam.

2.) Uređaj po zahtevu 1, naznačen ti-

me, što su motor i uključni mehanizam postavljeni na konsoli tako, prvenstveno stojeći, da se najmanja mera pogonske jedinice nalazi u pravcu dužine kola.

3.) Uređaj po zahtevu 2, naznačen time, što je osa krivajne osovine i pogonskog mehanizma nagnuta koso na više u odnosu na pravac susedne osovine.

4.) Uređaj po zahtevu 1, 2 ili 3, naznačen time, što je u kutiji uključnog mehanizma postavljena pomoćna osovina, koja se nalazi u produženju podužne osovine osovinske kutije, odnosno kolskog postolja i sa ovom podužnom osovinom, prvenstveno je vezana pomoću kakvog elastičnog spojnika, dok se uključni mehanizam i pomoćna osovina nalaze uzajamno u zahvatu pomoću kakvog mehanizma koji odgovara ugaonom položaju oba dela, na primer pomoću mehanizma konusnih točkova zupčanika.

5.) Uređaj po zahtevu 4, naznačen time, što se slobodni kraj pomoćne osovine upotrebljuje za pogon pomoćnih uređaja vozila kao na primer kakvog ventilatora, ili duvaljke kod motora hlađenih vazduhom, diname, ili t. sl.

6.) Uređaj po zahtevu 1, naznačen time, što ima jedno donje, od sredine poprečne sredine vozila udaljeno postavljeno ležište, i jedno gornje, bliže sredini vozila postavljeno ležište za jedinicu motorovog pogonskog mehanizma.

7.) Uređaj po zahtevu 1 do 6, a prvenstveno po zahtevu 6, naznačen time, što se težište pogonske jedinice nalazi u vertikalnom pravcu u oblasti površine koja je određena ležišnim tačkama.

8.) Uređaj po zahtevu 1 do 7, naznačen time, što je kutija mehanizma postavljena na telu kolskog postolja odnosno na kutiji osovinskog mehanizma i sa svoje strane nosi motor tako, da se može skidati.

9.) Uređaj po zahtevu 1 do 8, naznačen time, što je jedna ležišna tačka za pogonsku jedinicu uglavnom postavljena iznad susedne osovinske kutije.

10.) Uređaj po zahtevu 1 do 9, naznačen time, što su svi pomoćni organi motora kao karburator, svećice ili t. sl. u odnosu na poprečnu sredinu vozila postavljeni na spoljnoj strani motora, gde su lako pristupni.



