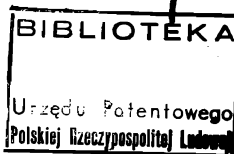


Opublikowano dnia 14 kwietnia 1960 r.



B62d 1/10



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 42923

Kl. 63 c, 48

VEB Traktorenwerk Schönebeck*)

Schönebeck, Niemiecka Republika Demokratyczna

Urządzenie kierownicy z przystosowaniem do zmiany osadzenia koła kierownicy, zwłaszcza dla pojazdów mechanicznych, mających zastosowanie w rolnictwie, leśnictwie i budownictwie.

Patent trwa od dnia 2 maja 1958 r.

Wynalazek dotyczy urządzenia kierownicy, z przystosowaniem do zmiany osadzenia koła kierownicy, zwłaszcza dla pojazdów mechanicznych, mających zastosowanie w rolnictwie, leśnictwie i budownictwie z zachowaniem kierunku obrotu koła przy kierowaniu w obydwóch kierunkach jazdy (w tył lub naprzód i w ten sposób dla stosowania pojazdu mechanicznego jako pojazdu dwukierunkowego).

Znane są pojazdy mechaniczne, stosowane jako pojazdy jeżdżące w dwóch kierunkach. Stosuje się także wyposażenia zwykle wówczas, gdy trzeba, aby pojazd z jazdy naprzód był na dłuższy czas przestawiony na ruch tyłem. W pojazdach tych dokonuje się przestawienia kierownicy wraz z kołem i siedzeniem kierowcy.

Inne, znane urządzenia przewidują układ dwóch kierownic z własnymi kołami, które

za pomocą poziomego wału są wzajemnie powiązane i umieszczone na dwóch przeciwnych końcach pojazdu.

Buduje się również pojazdy mechaniczne jako pojazdy dwukierunkowe, w których, w celu zmiany kierunku działania kierownicy, należy kierownicę przestawić w diametralnie przeciwne położenie, aby zmienić kierunek kierowania.

Wadą tych układów lub urządzeń jest to, że są one kosztowne przy produkcji i konserwacji. Przesławianie kierownic z kołem razem z siedzeniem kierowcy jest możliwe, gdy rozporządza się odpowiednio dużym wolnym miejscem, które trzeba zapewnić przy konstruowaniu pojazdu. Również przenoszenie znanych urządzeń tego rodzaju na inne pojazdy, które miałyby być przerobione na pojazdy do ruchu w dwóch kierunkach, nie jest możliwe, zwłaszcza, że jak wiadomo, układ kierowania każdego ciągnika jest inny.

Zadaniem wynalazku jest stworzenie usza-

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest inż. Gotthard Unger.

dzenia kierownicy, nadającego się do przestawiania koła kierownicy na kierownicy ciągnika, które możnaby skutecznie przy małych nakładach rzeczowych za pomocą znanych dostępnych środków i umożliwić w ten sposób korzystanie z pojazdu jako pojazdu dwukierunkowego.

Według wynalazku proponuje się umieszczenie pary kół stożkowych w górnej części osłony wału kierownicy, który wykonany jest z odgałęzieniem. Przy tym jedno stożkowe koło zębate połączone jest na stałe za pomocą wpustu z wałem kierowniczym i zazębia się z drugim stożkowym kołem zębatym, które osadzone jest obrotowo w odgałęzieniu osłony wału kierownicy. Odpowiednie zakończenie dodatkowego wałka kierownicy i drugiego stożkowego koła zębatego służą do osadzenia koła kierownicy i zaopatrzone są w wpusty. Pokrywka zamyka tę część osłony wału kierownicy, która w danym układzie nie jest używana. Osłona wału kierownicy i jej odgałęzienie mają to samo nachylenie względem pionu.

Wynalazek jest bliżej wyjaśniony na przykładzie wykonania na rysunku, który przedstawia przedmiot wynalazku w rzucie bocznym i w przekroju.

Jak pokazano na rysunku na wale kierownicy umieszczonym w osłonie 1, umocowane jest stożkowe koło zębate 3. Stożkowe koło zębate 3 jest za pomocą wpustu 4 na stałe związane z wałem kierownicy 2 i zazębia się z stożkowym kołem zębatym 5, osadzonym obrotowo w odgałęzieniu 6 osłony 1. Pochylenie odgałęzienia 6 równa się pochyleniu osłony 1 względem pionu.

Jak widać na rysunku koło kierownicy 9 znajduje się na wale 8 i jest względem niego ustalone za pomocą wpustu 11 i nakrętki 13. Takie położenie zajmuje koło kierownicy przy jeździe ciągnika naprzód. Jeżeli trzeba przestawić ciągnik do ruchu w tył, to po odkręceniu nakrętki 13 zdejmuje się koło kierownicy i po usunięciu pokrywki 12, która umieszczona jest na górze odgałęzienia 6, zakłada się koło na wale 7. Ruchy koła kierownicy są przekazywane na wał kierowniczy 2 poprzez stożkowe koła zębate 5 i 3. W ten sposób dla obydwóch kierunków jazdy ruchy koła kierownicy zachowują ten sam kierunek, tzn. po zmianie kierunku ruchu, ruch w prawo koła kierownicy daje skręt w prawo, a ruch w lewo – skręt w lewo, co ze względu na bezpieczeństwo jazdy powinno być wymagane.

Urządzenie takie w stosunku do dotychczas

znanych zajmuje tyleż samo miejsca i wymaga krótkiego czasu na przestawienie kierownicy.

Zastrzczenia patentowe

1. Urządzenie kierownicy, z przystosowaniem do zmiany osadzenia koła kierownicy, zwłaszcza dla pojazdów mechanicznych, mających zastosowanie w rolnictwie, leśnictwie i budownictwie z zachowaniem obrotu koła kierownicy w tym samym kierunku dla obydwóch kierunków jazdy w razie stosowania pojazdu mechanicznego, jako pojazdu dwukierunkowego, znamienne tym, że górna część (1) osłony wału kierowniczego zaopatrzona jest w odgałęzienie (6), a znajdujący się w osłonie (1) wał kierownicy (2) połączony jest na stałe za pomocą wpustu (4) ze stożkowym kołem zębatym (3), które zazębia się ze stożkowym kołem zębatym (5), osadzonym obrotowo w odgałęzieniu (6) osłony i zaopatrzonym na stałe z nim połączony wałek dla koła kierownicy.
2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tym, że koło kierownicy (9) osadza się na przemian, albo na zakończeniu (8) wału kierowniczego (2) albo na wale (7), osadzonym w odgałęzieniu (6) osłony, a pokrywka (12) zamyka nie wykorzystaną część (6) lub (1) osłony wału kierownicy.
3. Urządzenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że osłona (1) wału kierownicy i odgałęzienie (6) mają te same pochylenia względem pionu.

V.E.B. Traktorenwerk Schönebeck
Zastępca: mgr Józef Kamiński.
rzecznik patentowy

