

Warszawa, 9 marca 1937 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 24406.

Kl. 63 c, 30.

Tatra-Werke Automobil- und Waggonbau A. G.
(Praga, Czechosłowacja).

Urządzenia napędowe i kierownicze, zwłaszcza do pojazdów gąsienicowych.

Zgłoszono 31 sierpnia 1934 r.

Udzielono 20 stycznia 1937 r.

Wynalazek dotyczy urządzenia napędowego i kierowniczego zwłaszcza do pojazdów gąsienicowych, w których łańcuch względnie koła, znajdujące się po jednej stronie pojazdu, są w stosunku do łańcucha lub kół tocznych, leżących po drugiej stronie pojazdu, w celu kierowania napędzane z mniejszą szybkością względnie wcale nie są napędzane. Znajdujące się po obu stronach pojazdu łańcuchy lub koła toczne są przy znanych tego rodzaju urządzeniach napędzane przeważnie silnikiem za pośrednictwem przekładni wyrównawczej, przyczem kierowanie skutecznia się przez hamowanie napędu, umieszczonego po jednej stronie przekładni wyrównawczej, uzyskując różne szybkości gąsienic pojazdu.

Wspomniane znane urządzenie wykazuje jednak szereg wad. W szczególności urządzenie hamulcze i części przekładni wyrównawczej muszą być dość mocno budowane, gdyż hamowana część przekładni wyrównawczej musi przejmować siły, działające w przeciwnym kierunku, a pochodzące od niehamowanej części tej przekładni.

Zgodnie z wynalazkiem usuwa się wspomniane wady tych znanych urządzeń w ten sposób, że umieszczone po każdej stronie pojazdu narządy napędowe łańcucha względnie koła tocznego są przyłączone do podłużnego wału, przenoszącego napęd od silnika, nie za pośrednictwem pośredniej przekładni wyrównawczej, lecz za pośrednictwem oddzielnych, dających się włączać

i wyłączać sprzęgieł, które są zaopatrzone w osobne do nich przynależne hamulce.

Do napędzania każdej strony pojazdu służy specjalna przekładnia z kół stożkowych lub przekładnia ślimakowa, przy czem koło napędzające każdej z tych przekładni jest zespolone z przynależnym jej hamulcem. Dzięki takiej postaci wykonania jest możliwe stosowanie sprzęgieł o znacznie słabszej i mniejszej budowie, aniżeli to ma miejsce dotychczas.

Na rysunku przedstawiony jest schematycznie przykład wykonania wynalazku.

Na podłużnym wale 1, napędzanym, najkorzystniej, silnikiem spalinowym za pośrednictwem przekładni oraz sprzęgła głównego, są luźno osadzone stożkowe koła zębate 2, 3. Koła te zazębiają się z zaklinowanymi na wałach poprzecznych 6 i 7 stożkowymi kołami zębatymi 4 i 5. Wały 6 i 7 służą bezpośrednio lub też za pośrednictwem dalszej przekładni, np. przekładni z kół zębatych, do napędu umieszczonego na każdej stronie pojazdu łańcucha lub też kół napędowych. Każde z kół stożkowych 2 i 3 jest na stałe połączone z bębnum 8 względnie 8'. Każdy z tych bębnow przedstawia połowę sprzęgła ciernego; drugą jego połowę stanowi tarcza 9 względnie 9', na stałe połączona z wałem 1 w kierunku jego obrotu. W niniejszej postaci wykonania wynalazku przewidziane jest sprzęgło stożkowe, odpowiednio więc do tego tarcze 9 i 9' są przesuwane wzdłuż wału 1 po klinie płaskim zapomocą widełek, wchodzących w wyżłobienia piasty 10 wzgl. 10'. Na zewnętrznym obwodzie bębna 8 lub 8' jest nałożona taśma hamulcowa 11 lub 11' lub szczęki hamulcowe.

Przy toczeniu się pojazdu w kierunku prostoliniowym obydwie sprzęgła 9, 9' są włączone, podczas gdy hamulce 11, 11' nie działają. Przy kierowaniu, w zależności od

obranego kierunku, tylko jedno sprzęgło jest włączone, a hamulec drugiego sprzęgła jest dociągnięty. Uruchomianie sprzęgła i przynależnego mu hamulca uskutecznia się zapomocą specjalnej dźwigni, znajdującej się w pobliżu kierowcy. Obie te dźwignie mogą być uruchomiane równocześnie, w celu wyłączenia sprzęgieł i dociągnięcia hamulców, wskutek czego pojazd zostaje zahamowany. Oczywiście sprzęgło i hamulce mogą być dowolnego typu i nie może to wpływać na istotę wynalazku. Sprzęgła i hamulce mogą być włączone również w innych miejscach części napędowych, prowadzących do kół napędowych po obu stronach pojazdu, zwłaszcza możliwe jest połączenie sprzęgieł i hamulców z kołami stożkowymi 4, 5, osadzonemi na wałach 6 i 7.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie napędowe i kierownicze, zwłaszcza do pojazdów gąsienicowych, znamienne tem, że napędowe krążki łańcucha gąsienicowego lub koła napędowe każdej strony pojazdu są połączone z podłużnym wałem (1), przenoszącym napęd od silnika, za pośrednictwem oddzielnych sprzęgieł, dających się włączać i wyłączać.

2. Urządzenie według zastrz. 1, znamienne tem, że do napędu krążka napędowego gąsienicy każdej strony pojazdu służy oddzielna przekładnia stożkowa, ślimakowa lub podobna, przy czem z przekładnią tą jest zespolony hamulec.

Tatra-Werke
Automobil- und Waggonbau
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

