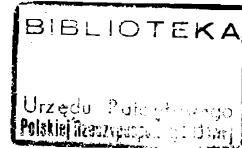


25 października 1928 r.

URZĄD PATENTOWY



B606 9/24



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 8301.

Kl. 63 d 16.

Boris von Loutzkoy
(Berlin, Niemcy).

Pneumatyczne sprzęgło.

Zgłoszono 9 lipca 1926 r.

Udzielono 26 kwietnia 1928 r.

Pierwszeństwo: 26 listopada 1925 r. (Niemcy).

Doświadczenia wykazują, że pneumatyczną piastę w zastosowaniu do samochodów względnie motocykli należy używać przede wszystkim do pneumatycznego napędu kół, a dopiero ich drugorzędem zadaniem powinno być pneumatyczne sprzężywanie.

Aby konstrukcja takiej piasty nadawała się do pneumatycznego napędu, trzeba usunąć wszelkie możliwe ograniczenia korb lub wodzików, bo wtedy kinematyczne ruchy korb, wodzików, oraz tłoków i siły działające na te części można zużytkować do sprężania powietrza wessanego przez cylindry i w ten sposób absorbować wstrząśnienia i wogóle wszelkie siły działające na koła pędne, wskutek czego kon-

strukcja wozu jest dobrze ochroniona, a jazda jest przyjemna.

Załączony rysunek przedstawia pneumatyczną piastę przekonstruowaną na pneumatyczne sprzęgło kół. Na rysunku uwidoczniło cztery główne ruchy *I, II, III, VI*, które uwidoczniają wynikające z nich korzyści.

Cylindry, tłoki i korby lub wodziki przedstawiono schematycznie i oznaczono cylindry literą *a*, tłoki — *k*, korbę względnie wodziki — *l*. Kąt zawarty pomiędzy linią osiową korby i linią osiową tłoka oznaczono przez *n*. Kierunki ruchów wodzików oznaczono strzałkami. Wszystkie koła oznaczające przymusowe drogi korb lub wodzików, oraz odnośne położenia tło-

ków i korb lub wodzików oznaczono *I*, *II*, *III*, *IV*. Pomiędzy głównymi ruchami leżą wszystkie inne ruchy całego układu. *I* oznacza położenie spoczynkowe, gdy najniższy cylinder nie zawiera powietrza, a tłok znajduje się na dnie cylindra. *II* oznacza położenie tłoka i korby względnie wozika, w czasie jazdy samochodu; wtedy w najniższym cylindrze powietrze jest sprężone odpowiednio do ciężaru wozu. *III* oznacza położenie, w którym wszystkie tłoki znajdują się na dnie cylindrów, a wszystkie korby lub wodziki są obrócone centrycznie około środka całego układu. *IV* oznacza robocze położenie najniższego tłoka, przyczem wszystkie wodziki i korby są o tyle obrócone, że przynajmniej jeden z tłoków leży na dnie odpowiedniego cylindra.

Opisane urządzenie działa dokładnie tylko wtedy, gdy przy centralnem obrocie wszystkich korb lub wozików *III*, wszystkie tłoki dochodzą do dna cylindrów. Z kinematycznego zbadania fig. 1 wynika, że kąt zawarty między korbami

lub wozikami i środkową linią cylindrów jest zawsze mniejszy od 90° , bo w przeciwnym wypadku korby, względnie łączniki, nie mogłyby się ruszyć z początkowego położenia, względnie łatwoby się zatrzymywały w martwym punkcie.

Zastrzeżenie patentowe.

Pneumatyczne sprzęgło z korbami lub wozikami, obciążonemi na rozrywanie, znamienne tem, że przy wykonywaniu centralnego obrotu przez korby lub wodziki, odpowiadające im tłoki dochodzą do dna cylindrów, względnie zbliżają się do nich bezpośrednio, przyczem przy obrocie się wszystkich korb lub wozików do krańcowego położenia, kąt zawarty między korbami lub wozikami i środkowymi linjami odpowiednich cylindrów jest mniejszy od 90° .

Boris von Loutzkoy.
Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

