

Wydano 22 lutego 1941 r.

URZĄD PATENTOWY  
w WARSZAWIE  
OPIS PATENTOWY

B 62 d 11/08

Nr 28622.

Kl. 63 c, 30.

Tatra - Werke, Automobil- und Waggonbau A. G., Praga-Smichov.

Urządzenie pomocnicze do kierowania pojazdem za pomocą hamowania  
lub napędzania z różną szybkością umieszczonych po obu stronach po-  
jazdu pędni, zwłaszcza w pojazdach gąsienicowych.

Zgłoszono 15 czerwca 1936 r.

Udzielono 15 czerwca 1939 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy urządzenia, służącego do kierowania pojazdów przy pomocy hamowania lub napędzania różną szybkością pędni umieszczonych po różnych stronach pojazdu, zwłaszcza w pojazdach gąsienicowych.

Przy tego rodzaju urządzeniach należyte uruchomienie przynależnych do obu boków pojazdu hamulców, sprzęgieł itd. jest połączone z trudnościami. Przedmiot wynalazku usuwa te trudności w ten sposób, że dźwignie, które za pośrednictwem

drażków lub linek pociągowych uskuteczniają włączanie poszczególnych wałów napędowych gąsienic, względnie uruchomianą osadzone na tych wałach hamulce, zostają wprowadzone w ruch zawsze równocześnie dla prawej i lewej strony pojazdu od silnika kierowniczego, którego dotyczący tłok znajduje się pod działaniem ręcznych narzędzi kierowniczych.

W tym przypadku tłoki pomocnicze, które mogą znajdować się pod działaniem pedałów, wprowadzają w ruch obydwie

dźwignie sprzęgłowe lub obydwie dźwignie hamulcowe, względnie dalsze narządy.

Na rysunku przedstawiono przedmiot wynalazku w postaci przykładu wykonania, w którym fig. 1 przedstawia silnik pomocniczy, widziany z boku, zaś fig. 2 — rzut poziomy tego silnika.

W skrzynce 1 są umieszczone cztery cylindry, w których pod działaniem czynnika płynnego, znajdującego się pod ciśnieniem, np. oleju sprężonego, doprowadzanego przewodem 6 i odprowadzanego przewodem 6', poruszają się tłoki pomocnicze 2, 3, 4 i 5. Przewód doprowadzający 6 i przewód odprowadzający 6' są połączone ze sobą za pośrednictwem znajdującego się w skrzynce 1 kanału 7, z którego czynnik płynny zostaje doprowadzany, stosownie do potrzeby, do poszczególnych cylindrów przy pomocy zaworów 8, 9, 10 i 11. Zawory 8 i 11 są uruchamiane za pośrednictwem pedałów 12 i 13, zaś zawory 9 i 10 za pośrednictwem dźwigni 14, 15, osadzonej wahliwie w płaszczyźnie poziomej. Dźwignia 14, 15 jest uruchamiana w jednym lub drugim kierunku za pomocą linek lub drążków pociągowych ręcznego przyrządu kierowniczego, niewidocznego na rysunku.

Przy naciśnięciu ku dołowi np. pedału 12 tłok 2 unosi ku górze dźwignie 16 i 17, te zaś wyłączają za pośrednictwem przy należnych dźwigni 16a i 17a (niewidocznych na rysunku) oraz linek 16b i 17b lub podobnych narządów sprzęgła wałów napędowych gąsienic po obydwu stronach pojazdu.

Gdy teraz przy jeździe na krzywiźnie należy zahamować jedną stronę pojazdu, wówczas przez odchylenie ku dołowi dźwigni 14, 15 zostaje uruchomiony np. tłok 4 przez zawór 10, a przez to zostaje uniesiona ku górze dźwignia hamulcowa 19, jak również dźwignia sprzęgłowa 17, które za pośrednictwem dźwigni 19a, 17a

względnie linek 19b, 17b uskuteczniają wyłączenie i zahamowanie wału napędowego gąsienicy po jednej stronie pojazdu. Po odchyleniu dźwigni 14, 15 ku górze, można w analogiczny sposób wyłączyć i zahamować wał napędowy po drugiej stronie pojazdu.

Wreszcie tłok 5 przez naciśnięcie ku dołowi pedału 13, za pośrednictwem poprzecznego sworznia 20 unosi ku górze obydwie dźwignie hamulcowe 18 i 19 i w ten sposób następuje zahamowanie wałów napędowych po obydwu stronach pojazdu.

Oczywiście szczegóły wykonania tłoków, dźwigni, zaworów i innych części są uzależnione od rodzaju pojazdu gąsienicowego, nie zmieniając przez to istoty wynalazku.

Urządzenie powyższe daje się zastosować również i do innych celów, jak np. do uruchamiania lotek w samolocie, klap bocznych przy skrzydłach, hamulców kołowych itd., używanych w lotnictwie.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie pomocnicze do kierowania pojazdem za pomocą hamowania lub napędzania z różną szybkością umieszczonych po obu stronach pojazdu pędni, zwłaszcza w pojazdach gąsienicowych, znamienne tym, że posiada silnik pomocniczy o dwóch tłokach (3 względnie 4), znajdujących się pod działaniem ręcznego narządu kierowniczego (15), z których każdy uruchamia każdorazowo parę dźwigni (16, 18 względnie 17, 19), tylko po jednej stronie pojazdu, przy czym jedna dźwignia (16 względnie 17) połączona jest za pomocą linki lub podobnego narządu ze sprzęgłem, a druga dźwignia (18 względnie 19) z hamulcem wału napędowego gąsienicy po tej samej stronie pojazdu.

2. Urządzenie pomocnicze według zastrz. 1, znamienne tym, że silnik pomocniczy posiada dwa dalsze tłoki pomocnicze (2 względnie 5), znajdujące się pod działaniem pedałów (12 względnie 13), z których jeden tłok (2) uruchomia jednocześnie obydwie dźwignie sprzęgłowe (16, 17), a drugi (5) obydwie dźwignie hamul-

cowe (18, 19) na wałach napędowych gąsienic po obu stronach pojazdu.

T a t r a - W e r k e,  
A u t o m o b i l - u n d W a g g o n b a u

A. G.

Zastępca: inż. J. Wyganowski,  
rzecznik patentowy.

