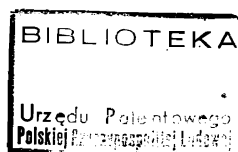


Opublikowano dnia 15 maja 1956 r.



B60k 25/08



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 36708

Kl. 63 c, 4/03

Leon Stryczek
(Koszalin, Polska)

Samochodowa przystawka zewnętrzna do napędu maszyn bezsilnikowych

Udzielono patentu z mocą od dnia 5 maja 1951 r.

Brak silników szczególnie na wsi potrzebnych do napędu różnych maszyn rolniczych, betoniarskich, murarskich, owietleniowych itp. można usunąć za pomocą specjalnej zewnętrznej prostej przystawki, która może być napędzana przez dowolny pojazd mechaniczny.

Znane przystawki samochodowe wbudowane do silnika lub skrzynki biegów, napędzają prze-
ważnie różne dodatkowe urządzenia umieszczo-
ne na samochodach specjalnych. Przystawka
według wynalazku nie jest złączona na stałe
z samochodem i może być zastosowana do prze-
noszenia momentu obrotowego silnika samo-
chodu na dolną maszynę roboczą.

Przystawka ta jest napędzana przez koła na-
pędowe samochodu.

Przystawka według wynalazku jest uwidocz-
niona na rysunku, przy czym fig. 1 przedstawia
przystawkę w widoku z boku, fig. 2 — przys-
tawkę z kołami pasowymi w widoku od tyłu,
fig. 3 — przystawkę wykonaną z długich poje-
dynczych wałków i wałków bocznych, fig. 4 —

odmianę przystawki, przy której zastosowano
podpórki (kozy).

Podstawka P jest zaopatrzona w wałki R, na
które wjeżdża samochód z kołami przednimi
i obraca wałki przez obrót swych kół. Jeden
z wałków jest połączony lub zakończony kołem
pasowym K przystawki i przenosi siłę na maszy-
nę roboczą. Wałek pracujący ma większą średni-
cę od innych wałków i jest położony najniżej;
jest on nieco wystający i ma powierzchnię
szorstką.

Wałki R mogą być krótkie (fig. 2) i rządzone
z dwóch umieszczonych we wspólnej ramie,
zaś wałki pracujące R są pojedyncze jak na
fig. 3. W tym przypadku muszą być mocniej-
szej konstrukcji, ale wymagają mniej łożysk.
Te wałki mogą być wzmocnione łożyskami na
połowie swej długości. Wałki najlepiej wykonać
z rur. Wałki można wykonać jako wklęsłe
i z wystającym obrzeżem by koła samochodu nie
przesuwały się w bok, jak również samochód
można zabezpieczyć przed zesuwaniami się w bok

lub wyskoczeniem z wałków za pomocą łańcuchów lub linek $\mathcal{L}$, które go łączą z przystawką.

Można jeszcze wykonać inny typ przystawki zewnętrznej, różniącej się od wyżej opisanej. Do kół napędzanych samochodu przymocowuje się z boku na zewnątrz odpowiednimi śrubami koła pasowe K i łączy się je ze wspólną transmisją, tak ażeby obydwie koła były jednakowo obciążone. Obydwie obracające się koła samochodu trzeba podnieść w górę, by nie dotykały ziemi, co czyni się w zwykły sposób za pomocą podnośnika, podkładając pod oś tych kół odpowiednie koźły z wykrojem na oś, ażeby zabezpieczyć ją przed zsunięciem i opadnięciem. Sposób ten nadaje się również do uruchomienia maszyny roboczej ustawionej na samochodzie w czasie jazdy samochodu, ale wtedy potrzebny jest jeszcze odpowiedni naprężacz pasa czy liny lub też inna przekładnia. Przy pracy w miejscu albo obydwie koła są jednakowo obciążone i obydwie mają koła pasowe K , albo też gdy tylko jedno pracuje (fig. 4) to drugie musi być ufieruchomione hakiem, linką, przetyczką lub śrubą, bo inaczej będzie się obracało zamiast koła pracującego, a pracujące będzie stało, na co pozwala przekładnia różnicowa.

Przystawka zewnętrzna samochodu pozwala zmieniać i dostosowywać szybkość koła pasowego według nastawienia biegów w samochodzie, jak również regulować moc według ilości zaszanego paliwa.

W wielu gospodarstwach wiejskich są różne maszyny, ale brakuje do nich silników. Takie gospodarstwa mogą być obsługiwane kolejno jednym lub kilkoma samochodami w całej wsi lub okolicy.

ci samochodu, umożliwiając napęd od pary kół krótkie nastawne wałki (R) są wklęsłe i posiadają okolicy.

Zastrzeżenia patentowe

1. Samochodowa przystawka zewnętrzna do napędu maszyn bezsilnikowych, znamiona tym, że posiada wałki pracujące (R) i wałki biegnące luzem (R') na które wjeżdża samochód kołami napędzanymi (tylnymi lub przednimi), przy czym moc jest odbierana od wałków pracujących ze pośrednictwem dowolnego koła pasowego (K) i przenoszona na maszynę roboczą.
2. Samochodowa przystawka według zastrz. 1, znamiona tym, że wałki (R) są wykonane albo w postaci krótkich wałków napędzanych pojedynczo przez koła samochodu i połączone ze sobą za pomocą łącznika (M) ze sprzęgłem, albo posiadają długość równą szerokości samochodu, umożliwiającą napęd od pary kół jednej osi.
3. Samochodowa przystawka według zastrz. 1, 2, znamiona tym, że w celu zabezpieczenia samochodu przed zsunięciem się z przystawki krótkie ustawne wałki (R') są wklęsłe i posiadają podniesione obrzeża (fig. 2), albo przystawka posiada dodatkowe wałki boczne (r), przy czym całość jest zabezpieczona dodatkowo za pomocą łańcuchów lub linek ($\mathcal{L}$).
4. Odmiana samochodowej przystawki według zastrz. 1, znamiona tym, że stanowią ją koźły przystosowane do wspierania osi samochodowej i posiadające narząd do unieruchomienia jednego koła samochodowego, przy czym koło pasowe (K) jest zamocowane na drugim kole samochodowym (fig. 4) lub na jego osi.

Leon Stryczek

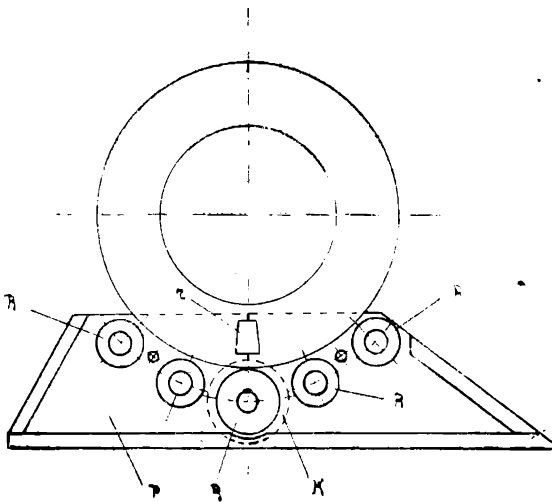


Fig. 1

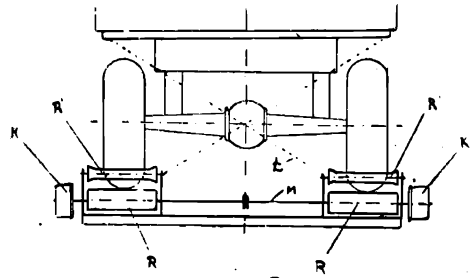


Fig. 2

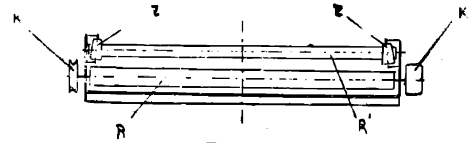


Fig. 3

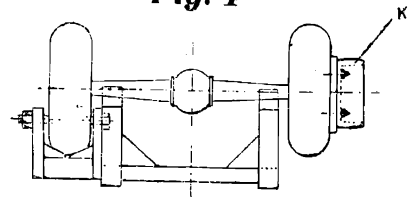


Fig. 4