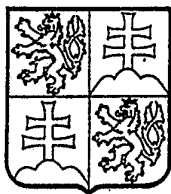


ČESKÁ A SLOVENSKÁ
FEDERATIVNÍ
REPUBLIKA
(19)



FEDERÁLNÍ ÚŘAD
PRO VYNÁLEZY

POPIS VYNÁLEZU

K AUTORSKÉMU OSVĚDČENÍ

272 906

(11)

(13) B1

(51) Int. Cl.⁵
B 60 B 35/12

(21) PV 8305-88.A
(22) Přihlášeno 15 12 88

(40) Zveřejněno 13 06 90
(45) Vydáno 16 12 91

(75) Autor vynálezu

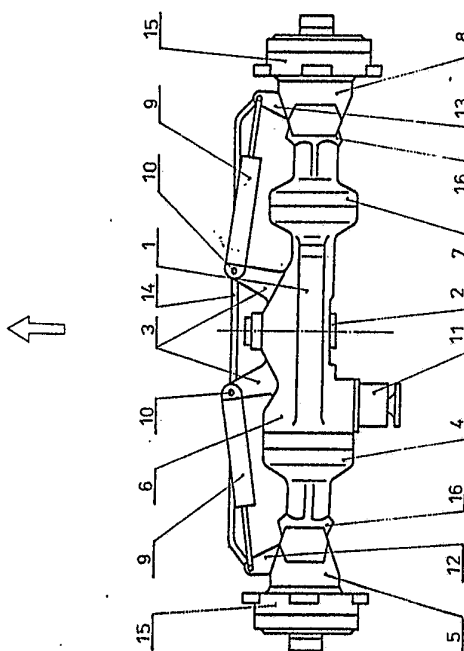
POLDA JOSEF ing.,
PATERA JOSEF ing., BRNO
KOVÁŘ STANISLAV ing., BLANSKO
MEISL EDUARD ing., BRŮV

(54)

Řízená hnací náprava

(57)

Řízená hnací náprava je kyvně uložena na středovém čepu (2) a je opatřena excentricky umístěnou skříní (6) rozvodovky s kuželovou redukcí a diferenciálem s uzávěrkou diferenciálu. Na skříně (6) rozvodovky navazuje skříně (4) lamelové brzdy levé, která přechází v hlavici (16). K pravé části mostu (1) nápravy je připevněna skříně (7) lamelové brzdy pravé, přecházející v hlavici (16) mostu (1) nápravy, přičemž skříně (4, 7) lamelové brzdy jsou symetricky rozmístěny vzhledem k ose nápravy. Řízení kol, jejichž čepy (5, 8) s kolovou redukcí (15) jsou spojeny spojovací tyčí (14) řízení, je provedeno dvěma symetricky umístěnými přímocárými hydromotory (9).



Vynález se týká konstrukčního uspořádání řízené hnací nápravy; zejména traktorů, lesních, stavebních nebo zemních strojů.

Dosud známé tuhé řiditelné nápravy traktorů, lesních, stavebních nebo zemních strojů jsou zpravidla na obou koncích nosného mostu nápravy opatřeny nábojem kola s diskem pro přišroubování ráfku s pneumatikou, přičemž náboj kola je k nápravě uchycen otočně pomocí svislého čepu. Pokud jsou tyto nápravy opatřeny brzdami, bývají většinou součástí kolového převodu nebo tvoří s nábojem kola jeden celek, kdy jsou většinou používány čelisťové, popřípadě kotoučové brzdy. Nevýhodou takového uspořádání je znečišťování brzd při provozu, tím jejich nízká životnost a nutné časté opravy. Další nevýhodou používaných brzd je jejich konstrukční rozdílnost při použití pro přední a zadní nápravu (které bývají rozdílné); tím jejich výrobní náročnost a vyšší pořizovací náklady.

Uvedené nedostatky do značné míry snižuje konstrukční uspořádání řízené hnací nápravy podle vynálezu, kde náprava je kyvně uložena na středovém čepu připevněném k rámu stroje a je opatřena excentricky umístěnou skříňí rozvodovky s kuželovou redukcí a diferenciálem s uzávěrkou diferenciálu, přičemž řízení kol, jejichž čepy jsou spojeny spojovací tyčí řízení, je provedeno dvěma symetricky umístěnými přímočarými hydromotory. Podstata vynálezu spočívá v tom, že nosná část nápravy je opatřena uzavřenými lamelovými brzdami symetricky umístěnými vzhledem k ose nápravy, přičemž skříň lamelové brzdy levé navazuje na skříň rozvodovky a tvoří s ní celek a skříň lamelové brzdy pravé je potom umístěna symetricky na pravé části mostu nápravy.

Výhoda řešení spočívá především v možnosti použití stejných uzavřených brzd pro přední a zadní nápravu, což je výrobně i ekonomicky výhodné. Další výhodou je, že při použití uzavřených lamelových brzd odpadá jejich znečišťování; zejména při provozu stroje v terénu, což se příznivě projeví na jejich životnosti a stálé účinnosti.

Na připojených výkresech je znázorněno uspořádání řízené hnací nápravy podle vynálezu, kde na obr. 1 je pohled na nápravu v půdorysu a na obr. 2 je potom v nárysu.

Řízená hnací náprava podle vynálezu sestává z mostu 1 nápravy, která je pomocí čepu 2, připevněného k rámu stroje (nezakresleno) uložena kyvně kolem své osy. Levá část mostu 1 nápravy přechází ve skříň 6 rozvodovky s kuželovou redukcí a diferenciálem s uzávěrkou diferenciálu, přičemž skříň 6 rozvodovky je opatřena přírubou 11 pro uložení pasetorku vstupního hřídele. Ke skříni 6 rozvodovky je připevněna skříň 4 lamelové brzdy levé, která přechází v hlavici 16 mostu nápravy. K pravé části mostu 1 nápravy je připevněna skříň 7 lamelové brzdy pravé, přičemž skříň 4, 7 lamelové brzdy jsou symetricky rozmístěny vzhledem k ose nápravy. Skříň 7 lamelové brzdy pravé přechází v hlavici 16 mostu 1 nápravy. Čepy 5, 8 kol s kolovou redukcí 15 jsou otočně uloženy pomocí svislých čepů (nezakresleno), spojených pevně s pákami 12, 13 čepu kola; ke kterým jsou připojeny písty přímočarých hydromotorů 9 řízení a jsou současně spojeny spojovací tyčí 14 řízení. Přímočaré hydromotory 9 jsou potom kyvně připojeny pomocí čepů 10 ke konzolám 3 na mostu 1 nápravy.

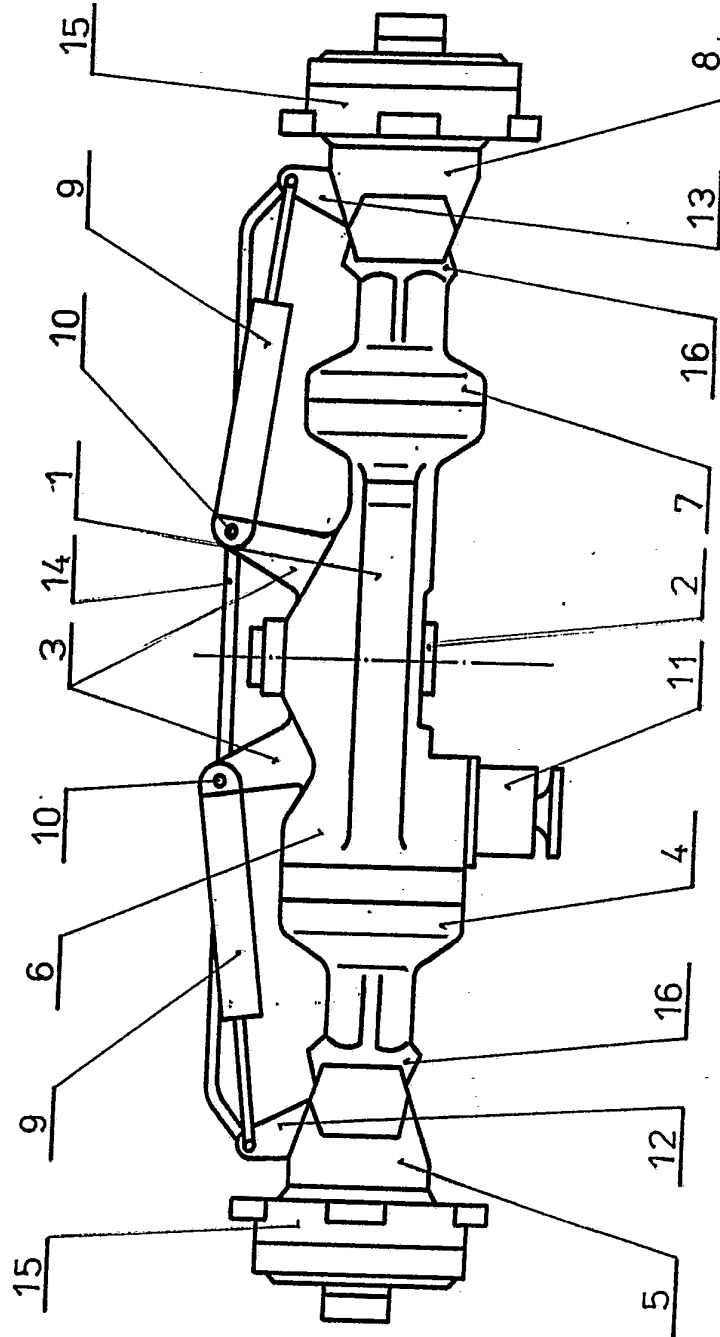
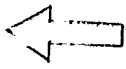
Uspořádání řízené hnací nápravy podle vynálezu lze s výhodou použít u traktorů, lesních, stavebních a zemních strojů, pracujících převážně v terénu.

P R E D M Ě T V Y N Á L E Z U

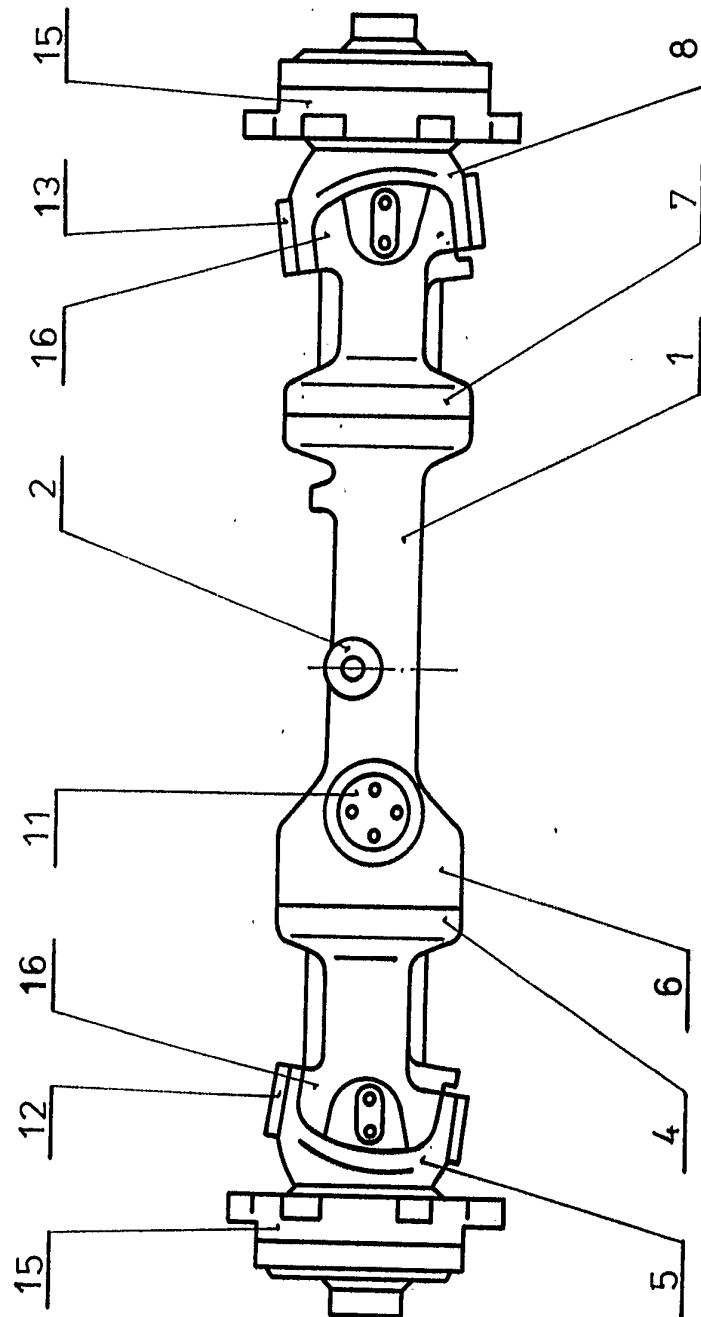
Řízená hnací náprava, kyvně uložená na středovém čepu a opatřená excentricky umístěnou skříňí rozvodovky s kuželovou redukcí a diferenciálem; přičemž řízení kol, jejichž čepy jsou spojeny spojovací tyčí řízení, je dvěma symetricky umístěnými přímočarými hy-

dromotory, vyznačující se tím, že skříň (4) lamelové brzdy levé tvoří celek se skříní (6) rozvodovky a skříň (7) lamelové brzdy pravé je umístěna na mostu (1) nápravy, přičemž skříně (4, 7) lamelové brzdy jsou symetricky rozmístěny vzhledem k ose nápravy.

2 výkresy



OBR.1



OBR.2