

# URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 30112

The General Tire & Rubber Company, Akron, Ohio

Kl. 47 c, 14

F16 d

21/03  
47c, 21/0

## Urządzenie do przenoszenia napędu

Zgłoszono 3 września 1937

Udzielono 8 października 1941

Pierwszeństwo: 4 września 1936 dla zastrz. 1, 2, 7; 19 września 1936 dla zastrz. 3;  
18 marca 1937 dla zastrz. 4, 5, 6 (Stany Zjednoczone Ameryki)

Wynalazek niniejszy dotyczy urządzenia podatnego, nadającego się szczególnie do wałów, ułożonych w przybliżeniu w jednej linii, i zaopatrzonego w sprężysty narząd sprzęgający, za pomocą którego przenoszony jest napędowy moment obrotowy. Narząd ten nastawia się i dostosowuje do warunków pracy samoczynnie i nie wymaga bardzo dokładnego ustawiania wałów, poza tym jest niezawodny w działaniu oraz skutecznie pochłania i tłumi wszelkie wstrząsy i uderzenia, powodowane bądź niedokładnym ustawieniem kątowym wałów względem siebie, bądź też przestawieniem się tych wałów w kierunku poprzecznym albo podłużnym podczas przenoszenia napędu.

Do urządzenia według wynalazku stosuje się nadmuchiwany narząd, przenoszący momenty obrotowe i posiadający odpowiednią wytrzymałość mechaniczną przy dużej podatności.

Narząd ten działa niezawodnie, gdyż utrzymuje go mocna siła tarcia między sprzęgniętymi częściami.

Wskazany narząd posiada postać pierścienia, który w stanie nienadętym zajmuje mało miejsca, tak iż może być umieszczony w wąskiej przestrzeni pierścieniowej pomiędzy częściami pędni.

Przykłady wykonania wynalazku są podane na załączonych rysunkach, na których fig. 1 przedstawia przekrój podłużny urządzenia według wynalazku, fig. 2 —

widok z boku narządu sprzęgającego, wyposażonego w dający się nadmuchiwać pierścień, którego część została usunięta, w celu uwidocznienia uzwojenia sznurowego, fig. 3 — dający się nadmuchiwać pierścień, zaopatrzony na zewnętrznej i wewnętrznej powierzchni obwodowej w żeberka obwodowe zewnętrzne i wewnętrzne wchodzące do rowków, wykonanych w narządach pędni, umocowanych na wałach, ułożonych na jednej osi, fig. 4 — pierścień podobny do uwidocznionego na fig. 3 z tą różnicą, że żeberka i rowki posiadają w punktach poprzecznych kształt litery V, fig. 5 — dający się nadmuchiwać pierścień, zaopatrzony na jego powierzchni roboczej czyli czarnej w klocki czarne, które wchodziły w rowki o przekroju poprzecznym w kształcie litery V, wycięte w powierzchni wewnętrznej zewnętrznego narządu pędni, fig. 6 — przekrój częściowy, uwidoczniający dający się nadmuchiwać pierścień sprzęgający, zaopatrzony w żeberka poprzeczne, wchodzące w rowki zewnętrznego i wewnętrznego narządów pędni, fig. 7 — przekrój wzdłuż linii 7 — 7 na fig. 6, fig. 8 — przekrój osiowy podatnego sprzęgła, zawierającego dwa dające się nadmuchiwać pierścienie, a fig. 9 — widok boczny sprzęgła, w którym pewne części są usunięte lub uwidocznione w przekroju.

Na fig. 1 rysunku wał 1 jest osadzony w łożysku 2 i napędzany za pomocą bębna 3, który może posiadać postać koła zamachowego, umocowanego na wale silnika spalinowego 4. Silnik 4 może być osadzony na sprężystych podkładkach 5. Wał 1 jest wyposażony w piastę 6, przymocowaną do końca tego wału, na której umocowana jest tarcza 7, zaopatrzona w wieniec obwodowy 8, na którym osadzony jest dający się nadmuchiwać pierścień 9, składający się ze zwykłej dętki i otaczającej ją opony.

Pierścieniowi 9 podczas wulkanizacji nadany zostaje w przekroju poprzecznym kształt owalny, tak iż szerokość tego pierś-

cienia nie nadętego jest znacznie większa od jego wysokości w kierunku promieniowym.

Pierścień 9 jest na obwodzie 10 zgrubiony i posiada powierzchnię roboczą podatną, wskutek zaopatrzenia jej w rozmieszczone blisko siebie wąskie i giętkie żeberka obwodowe 11, których wysokość jest znacznie większa od ich grubości, wobec czego z łatwością uginają się one w bok w razie wystawienia ich na działanie sił w kierunku promieniowym lub stycznym do obwodu, przy zetknięciu się ich z wewnętrzną powierzchnią cylindryczną bębna napędzającego 3.

Bęben 3 jest w przybliżeniu na jednej osi z wałem 1, i nadmuchiwany pierścień 9 styka się z bębniem 3 na całym obwodzie przez giętkie żeberka 11, których obwodowe powierzchnie skutecznie działają i opierają się poślizgowi, tworząc powierzchnię roboczą podatną i sprężystą. Podatność powierzchni roboczej pierścienia wraz z giętkością jego ścianek bocznych umożliwia sprężyste oraz podatne sprzężenie napędowe, mogące pochłaniać wstrząsy i uderzenia, wywoływane drganiami wału napędzającego i wału napędzanego podczas przenoszenia napędu. Jeżeli wał napędzany nie jest ustawiony dokładnie w przedłużeniu wału napędzającego lecz istnieje pomiędzy nimi pewna niezgodność, to ścianki boczne oraz powierzchnia robocza pierścienia 9 z łatwością uginają się i pochłaniają wstrząsy i uderzenia, które w przeciwnym razie zostaną przeniesione na łożyska wałów. Podatny ten pierścień również pochłania skutecznie uderzenia, powodowane niezmiernym przesuwaniem się wałów pędni w kierunku poprzecznym i podłużnym podczas przenoszenia napędu. Drgania silnika 4 na podkładkach sprężystych podczas pracy nie przenoszą się na sztywne narządy, umieszczone na wale napędzanym 1, ponieważ wstrząsy, powodowane drganiami wału napędzającego zostają stłumione sprężystą

powierzchnią roboczą oraz ściankami bocznymi dającego się nadmuchiwać pierścienia 9.

Ściance zewnętrznej ciernej 10 pierścienia najlepiej jest nadać kształt wypukły tak, iż po napełnieniu pierścienia powietrzem sprężonym stykanie się powierzchni roboczej pierścienia z wewnętrzną powierzchnią cylindryczną bębna 3 będzie zachodziło stopniowo, przy czym zetknięcie się początkowe będzie miało miejsce tylko w jednym miejscu (wzdłuż linii), mianowicie pośrodku powierzchni roboczej pierścienia, po czym powierzchnia styku znacznie się powiększa w kierunku poprzecznym oraz wzdłuż obwodu pierścienia w miarę nadmuchiwania go.

Stopniowe sprzęganie pierścienia z bębniem napędzającym jest pożądane, ponieważ umożliwia pewien poślizg na początku sprzęgania i zapobiega raptownym szarpnięciom.

Oczywiście, dający się nadmuchiwać pierścień, przenoszący napędowe momenty obrotowe, może być osadzony bądź na wale napędzanym, bądź też na wale napędzającym. W każdym jednak przypadku dobrze jest zastosować środki, umożliwiające nadmuchiwanie pierścienia względnie usuwanie z niego powietrza podczas obracania się. Jak uwidoczniło na fig. 1, pierścień 9 jest zaopatrzony w zawór powietrzny 12, połączony rurką 13 z wkrętką 14, wkręconą w piastę, osadzoną na wale 1. Kanał wkrętki 14 jest połączony z kanałem osiowym 15 wału za pomocą kanału promieniowego 16. Powietrze sprężone dopływa do kanału osiowego 15 i wypływa zeń przez wkrętkę 17, wkręconą w łożysko 2 i łączącą się z komorą pierścieniową 20, ciągnącą się dokoła wału 1 i otoczoną pierścieniem metalowym 21, obok którego umieszczone są pierścienie uszczelniające 22.

Do wkrętki 17 przymocowana jest rurka 23, przez którą powietrze jest doprowadzane do wału względnie zeń odprowa-

dzane; rurka 23 jest przyłączona do kurka rozrządczego 24.

W celu szybszego zatrzymania wału napędzanego po wyłączeniu sprzęgła dobrze jest zastosować hamulec, który zostaje uruchomiony po odłączeniu pierścienia 9 od bębna napędzającego 3. Jak to uwidoczniło na fig. 1, na wale 1 osadzona jest luźno tarcza hamulcowa 25, mogąca się przesuwawać w kierunku osiowym, w celu dociskania jej do piasty 6 lub odciągania od niej. Tarcza hamulcowa 25 jest osadzona przesuwnie względem wału 1 i jest przymocowana do przedniej ścianki przepony cylindrycznej 26 o kształcie miecha, otaczającej wał i przymocowanej swą tylną ścianką do tarczy 27, przymocowanej z kolei do łożyska 2. Przepona 26 i tarcze 25 i 27 tworzą dokoła wału 1 komorę pierścieniową o zmiennej pojemności; powietrze sprężone jest doprowadzane do tej komory przez rurkę 28, ciągnącą się od tarczy 27 do kurka rozrządczego 24. Gdy powietrze sprężone zostaje doprowadzone do wnętrza przepony 26, tarcza hamulcowa 25 zostaje dociśnięta do piasty 6, gdy zaś powietrze zostaje usunięte z wnętrza przepony 26 — tarcza 25 zostaje odsunięta od piasty 6. Kurek rozrządczy 24 służy do wpuszczania powietrza sprężonego do kanału osiowego 15 wału 1 i wnętrza dającego się nadmuchiwać pierścienia 9 oraz do usuwania w tymże okresie czasu powietrza z wnętrza przepony 26, w celu wyłączenia tarczy hamulcowej 25 oraz rozděcia pierścienia 9 i sprzężenia go z bębniem napędzającym 3. Po przekręceniu zaś czopa kurka 24 w położenie odwrotne do poprzedniego przez kurek ten uchodzi powietrze z kanału osiowego 15 wału 1 i wnętrza pierścienia 9, a jednocześnie dopływa powietrze sprężone do wnętrza przepony 26, w celu docięcia tarczy hamulcowej 25 i uruchomienia przez to hamulca. Kurek 24 posiada czop obrotowy oraz rurki 23 i 28, przyłączone do osłony kurka w średnicowo przeciwnych

względem siebie miejscach. Pomiedzy miejscami przyłączenia rurek 23 i 28 osłona kurka posiada rozmieszczone średnicowo przeciwległe otwory, które są połączone z przewodem 29, doprowadzającym powietrze sprężone, oraz z przewodem próżniowym czyli ssawczym 30. Kurek 24 posiada czop obrotowy 31, zaopatrzony na jego bokach przeciwległych w wykroje 32, które służą do łączenia przewodu 30, doprowadzającego powietrze sprężone, oraz przewodu próżniowego 29 z rurkami 23 i 28.

W położeniu uwidocznionym na fig. 1, rurka 23 jest połączona z przewodem ssawczym 30, a rurka 28 — z przewodem 29 do powietrza sprężonego. Przez obrócenie czopa kurka o ćwierć obrotu połączenia powyższe zostają odwrócone, w celu doprowadzenia powietrza sprężonego do nadmuchiwania pierścienia, a jednocześnie usunięcia powietrza z wnętrza przepony 26, w celu zwolnienia hamulca. Kurek rozrządczy 24 umożliwia więc szybkie rozłączanie wałów pędni i hamowanie wału napędzanego, względnie umożliwia zaprzestanie hamowania wału napędzanego i szybkie sprzęgnięcie wału napędzanego z wałem napędzającym.

Dający się nadmuchiwać pierścień 9 najlepiej jest przywulkanizować do podstawy metalowej 33, wykonanej z mosiądzu lub brązu, z którym guma mocno zespoli się przez wulkanizację. Pierścień 9 zostaje umocowany na wieńcu 8 za pomocą dowolnych odpowiednich narzędzi. Jak uwidoczniło na fig. 1, wieńiec 8 posiada wykroje 34, w które wsuwane są śruby 34a, umocowane na podstawie metalowej 33, którą przymocowuje się odejmowalnie do wieńca 8 za pomocą nakrętki 34b. Najlepiej, gdy pierścień 9 jest nieprzerwany i składa się z dętki i opony, jednak pierścień ten może być przecięty w poprzek, jak to uwidoczniło w miejscu 35 na fig. 2. Przylegające ku sobie końce dętki są w miejscu 35 zamknięte, przy czym podstawa metalo-

wa 33 jest również przecięta w tym miejscu, tak iż po obluźnieniu nakrętek 34b pierścień może być rozszerzony i zdjęty z wieńca 8.

Pierścień 9 składa się ze zwykłej opony i dętki, przy czym najlepiej jest wzmocnić go na całej jego długości za pomocą warstw, ułożonych równolegle ze zwojów sznura 36. W znanych oponach sznury wzmacniające są układane pochyło (wzdłuż przekątnej). Do celów zaś wynalazku niniejszego zaleca się układanie sznurów 36 w kierunku promieniowym.

Pierścień 9 posiada w stanie nienadętym kształt spłaszczony i jego wymiar pomiędzy jego podstawą, czyli wewnętrzną powierzchnią obwodową a powierzchnią wewnętrzną bębna jest odpowiednio mały, tak iż siły, działające w kierunku stycznych do obwodu i wytwarzane działaniem napędowego momentu obrotowego na jego obwodzie zewnętrznym i obwodzie wewnętrznym są duże i nie różnią się zbyt wiele od siebie, więc pierścień ten dobrze jest wzmocnić za pomocą ułożonego w kierunku promieniowym sznura; takie wzmocnienie może wytrzymywać duże ciśnienie cieczy, działające wewnątrz pierścienia, oraz dzięki małemu promieniowi krzywizny ścianek bocznych pierścienia, pozwala również łatwo na ruchy względne stykających się z nim powierzchni części pędni, co się zdarza w przypadku niedokładnego ustawienia na jednej osi wałów, bez znacznieszego zwiększenia naprężenia sznura, jak również pozwala na dość znaczne przesunięcie w kierunku poprzecznym wałów, ustawionych równolegle względem siebie, bez wywoływania takich oporów i wynikających z nich naprężeń, jakie ujawniłyby się, gdyż pochyłe zwoje sznura ściągałyby ukośnie ścianki, przeciwstawiając się takim przesunięciom wałów pędni.

Na fig. 3 rysunku wieńiec piasty 37, umocowanej na wale 38, jest wyposażony w szereg równoległych do siebie rowków ob-

wodowych 39. Piasta 37 jest umieszczona wewnątrz bębna 40, przymocowanego do wału 41, ułożonego w przedłużeniu wału 38. Powierzchnia wewnętrzna bębna 40 jest zaopatrzona w równoległe względem siebie rowki obwodowe 42. Pomiedzy piastą 37 i bębniem 40 osadzony jest dający się nadmuchiwać pierścień 43, któremu podczas wulkanizowania w formie nadaje się w przekroju poprzecznym kształt owalny, tak iż w stanie nienadętym pierścień ten może zmieścić się w wąskiej przestrzeni między piastą 37 i bębniem 40. Pierścień 43 posiada na swej wewnętrznej powierzchni obwodowej żeberka wewnętrzne 44, dopasowane do rowków 39 piasty, a na swej zewnętrznej powierzchni obwodowej — żeberka zewnętrzne 45, dopasowane do rowków 42 bębna 40. Gdy pierścień 43 nie jest nadmuchany, to jego powierzchnia obwodowa nie jest sprzęgnięta ciernie z bębniem 40, gdy zaś pierścień ten jest nadmuchany to jego żeberka zewnętrzne 45 są wtłoczone do rowków 42 bębna i nieprzerwane sprzężenie ciernie jest utrzymywane na całej długości jego obwodu.

Na fig. 4 rysunku uwidocznione jest sprzęgło podobne do uwidocznionego na fig. 3, z tą różnicą, że rowki 46, 47 bębna i piasty posiadają w przekroju poprzecznym kształt litery V, a żeberka 48 i 49 dającego się nadmuchiwać pierścienia również posiadają kształt litery V w przekroju poprzecznym.

Podczas nadmuchiwania pierścienia, żeberka o kształcie litery V wklinowuje się do rowków, posiadających również kształt litery V, przez co wytwarza się bardzo skutecznie opierające się poślizgowi sprzężenie pomiędzy pierścieniem i bębniem oraz pomiędzy pierścieniem i piastą.

Na fig. 5 rysunku uwidoczniony jest nadmuchiwany pierścień 50, do którego obwodu przymocowane są klocki ciernie 45. Klocki 45 mogą być wykonane z dowolnego odpowiedniego materiału, odpornego na

ścieranie oraz odpornego na działanie ciepła, przy czym mogą posiadać w przekroju poprzecznym kształt odwróconej litery V w celu współdziałania z odpowiednio ukształtowanym rowkiem bębna. Sprzęgło z żeberkami o kształcie litery V oraz z rowkami takiegoż kształtu, uwidocznione na fig. 4 i 5 nadaje się do wałów, ułożonych na jednej osi, jak to uwidoczniono na fig. 1 i 2 lub do wałów, przedstawianych w kierunku poprzecznym.

Na fig. 6 i 7 rysunku uwidoczniony jest bęben 52, wyposażony na swej powierzchni wewnętrznej w rowki 53, wycięte w kierunku osiowym i rozmieszczone w pewnych odstępach kątowych od siebie, oraz piastę 54, umieszczoną wewnątrz bębna i zaopatrzoną w rowki osiowe 55. Dający się nadymać pierścień 56, przenoszący napędowy moment, jest uwidoczniony pomiędzy piastą i bębniem, przy czym posiada on poprzeczne żeberka zewnętrzne 57, dopasowane do rowków osiowych 53 bębna, oraz poprzeczne żeberka wewnętrzne 58, dopasowane do rowków osiowych 55 piasty. Żeberka 57 i 58 najlepiej jest rozmieścić tak, aby były one przedstawione względem siebie i żeberka wewnętrzne 58 przypadają pomiędzy żeberkami zewnętrznymi 57. Żeberka te i rowki wytwarzają niezawodne sprzężenie napędowe pomiędzy pierścieniem i bębniem oraz pomiędzy pierścieniem i piastą, lecz zarówno wzmiankowane żeberka jak i ścianki boczne pierścienia są podatne w celu umożliwienia pewnego nieznacznego przesuwania się względem siebie narządu napędzającego i narządu napędzanego, powodowanego niedokładnym ustawianiem wałów na jednej osi (ustawieniem pod kątem), względnie przesuwaniem się wałów względem siebie w kierunku poprzecznym podczas ich obracania się.

Pierścień 56 kurczy się przy usuwaniu z niego powietrza w stopniu, wystarczającym do wysunięcia żeberek 57 z rowków 53 bębna, lub też piasty 54 może być osadzona

przesuwnie w kierunku osiowym, aby pierścien mógł być odłączany od bębna przez przesunięcie pierścienia tego w kierunku osiowym.

Fig. 8 i 9 rysunku przedstawiają sprzęgło, łączące ułożone na jednej osi wały 59 i 60 i zawierające okładzinę pierścieniową 61 oraz dwa dające się nadmuchiwać pierścienie 62, z których jeden jest umieszczony pomiędzy wałem 59 i okładziną 61, a drugi — między tą okładziną i wałem 60. Na swych końcach skierowanych ku sobie, wały 59 i 60 są wyposażone w piasty 63, przymocowane do nich i zaopatrzone każda w zewnętrzne gniazda pierścieniowe 64, w których umieszcza się pierścienie 62. Każdy pierścień 62 składa się z opony, utworzonej z dwóch jednakowych połówek 65 oraz z rurki wewnętrznej, czyli dętki 66. Każda połówka 65 jest wykonana podobnie do zwykłej opony samochodowej i jest wyposażona we wzmocnione kołnierze boczne 67, odpowiadające kołnierzom bocznym opony samochodowej.

Kołnierze boczne 67 obydwóch połówek, tworzących oponę każdego pierścienia 62, stykają się ze sobą wzdłuż wewnętrznego oraz wzdłuż zewnętrznego obwodu pierścienia w płaszczyźnie środkowej pierścienia, prostopadłej do osi wałów pędni.

Kołnierz boczny 67 prawej połówki opony (na rysunku) pierścienia lewego, najbliższy osi wałów, oraz kołnierz boczny lewej połówki opony pierścienia prawego, również najbliższy osi wałów, są umieszczone w gniazdach 64 piasty 63 za pomocą pierścieni dociskowych 68, przyśrubowanych do tych piast. Okładzina pierścieniowa 61 jest wyposażona na swej obwodowej powierzchni wewnętrznej w dwa gniazda pierścieniowe 69, w których osadzone są najbardziej oddalone od osi wałów kołnierze prawej połówki opony pierścienia lewego oraz lewej połówki opony pierścienia prawego, przy czym kołnierze

zewnętrzne wszystkich połówek opon obu pierścieni są dociśnięte do siebie oraz do okładziny pierścieniowej za pomocą pierścienia dociskowego 70, przyśrubowanego do tej okładziny 61. Dętka 66 każdego pierścienia 62 jest wyposażona w zawór powietrzny 71, do którego dostęp w celu wprowadzenia do pierścienia powietrza sprężonego umożliwia wycięcie 72 okładziny pierścieniowej 61. Po wprowadzeniu powietrza sprężonego pierścienie 62 tworzą podatny, a jednocześnie sprężysty łącznik pomiędzy wałami 59 i 60.

Oczywiście, wzmocnienie za pomocą nawiniętego w kierunku promieniowym sznura, uwidocznione na fig. 2, daje się zastosować do wszystkich odmian dającego się nadmuchiwać pierścienia, opisanych powyżej i przedstawionych na rysunkach, przy czym pierścień ten może być całkowity, podobny do zwykłej opony samochodowej z dętką, lub też może posiadać przecięcie, jak to uwidoczniono na fig. 2.

We wszystkich odmianach urządzenia według wynalazku niniejszego podatny i sprężysty pierścień mocno zwiera się z częścią pędni, z którą się styka i pozwala w każdej chwili na dość znaczne ruchy narządu napędzającego względem narządu napędzanego lub odwrotnie, wobec czego zbędne jest zastosowanie kosztownych łożysk, przekładni zębatych oraz sprzęgieł względnie przegubów kulistych, które często trzeba umieszczać po obydwóch stronach miejsca sprzęgania ze sobą wałów pędni.

Urządzenia, przedstawione na rysunkach i opisane powyżej, posiadają tę zaletę, że w ustawieniach, w których zachodzą lub mogą zachodzić drgania harmonijne, drgania te mogą być powstrzymywane względnie można ich uniknąć wogóle, zwiększając lub zmniejszając ciśnienie wewnątrz nadmuchiwanego pierścienia, zmieniając przez to okres drgań harmonijnych całego zespołu.

Oczywiście, przykłady wykonania zostały podane jedynie w celu wyjaśnienia przedmiotu wynalazku, jednak rozmaite zmiany mogą być dokonane w budowie urządzenia w granicach, określonych załączonymi zastrzeżeniami patentowymi.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Urządzenie do przenoszenia napędu, najlepiej w postaci rozłącznego lub nierozłącznego sprzęgła do sprzęgania dwóch wałów napędowych, ułożonych jeden w przedłużeniu drugiego, przy czym wzmiankowane rozłączne lub nierozłączne sprzęgło posiada część napędzającą oraz część napędzaną, osadzone jedna w drugiej, odpowiednio na wzmiankowanych wałach i posiadające zwrócone ku sobie najlepiej cylindryczne w zasadzie powierzchnie pierścieniowe, pomiędzy którymi mieści się nadmuchiwany sprężonym środkiem, podatny, spłaszczony pierścień sprzęgający, znamienne tym, że wskazany pierścień sprzęgający jest umieszczony tak, iż jego ścianki boczne, przenoszące moment obrotowy, nie są niczym ograniczone i swobodnie wyginają się podczas pracy oraz są skierowane swymi wypukłościami we wzajemnie odwrotnych kierunkach wzdłuż osi sprzęgła, gdy pierścień jest dociskany bezpośrednio do powierzchni wzmiankowanych części napędzającej i napędzanej ciśnieniem sprężonego środka, znajdującego się w pierścieniu sprzęgającym.

2. Urządzenie do przenoszenia napędu według zastrz. 1, znamienne tym, że pierścień sprzęgający (9), wykonany najlepiej z gumy lub podobnego materiału, posiada w swych ściankach wzmacniające sznury (36).

3. Urządzenie do przenoszenia napędu według zastrz. 2, znamienne tym, że sznury wzmacniające (36) są ułożone tylko w kierunku promieni.

4. Urządzenie do przenoszenia napędu

według zastrz. 1, znamienne tym, że wewnątrz pierścienia sprzęgającego (9) jest połączone przewodem ze zbiornikiem, w którym jest utrzymywane podciśnienie w celu rozłączania części urządzenia.

5. Urządzenie do przenoszenia napędu według zastrz. 1, znamienne tym, że pierścień sprzęgający (9) jest połączony z hamulcem (25), rozrządzanym tak, iż gdy pierścień jest opróżniany, to uruchamiany zostaje hamulec, a gdy pierścień ten jest napełniany, to hamulec jest przestawiany w położenie nieczynne.

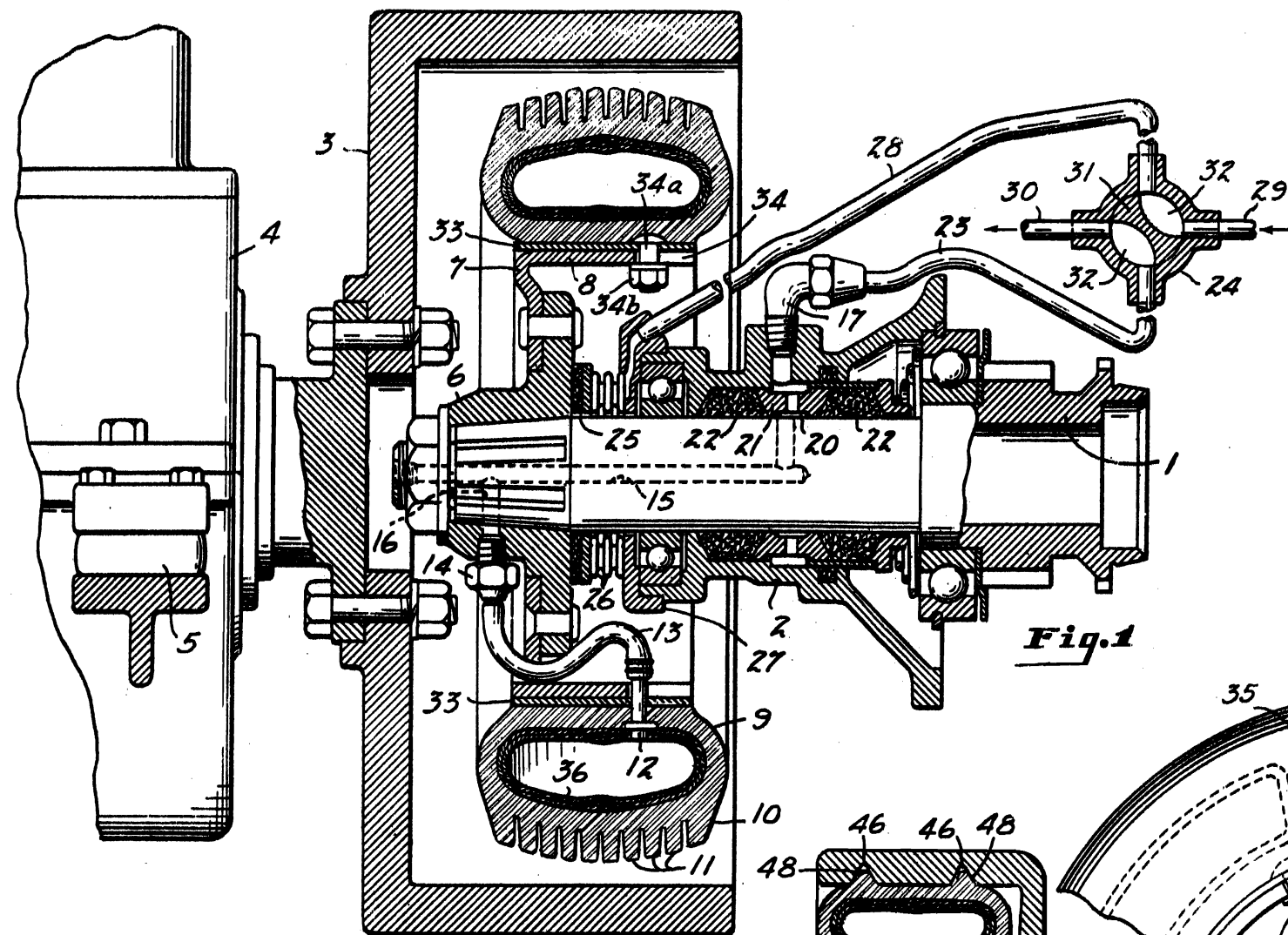
6. Urządzenie do przenoszenia napędu według zastrz. 5, znamienne tym, że hamulec (25) jest uruchamiany środkiem sprężonym z tego samego źródła co i pierścień sprzęgający, przy czym pomiędzy hamulcem i pierścieniem wbudowany jest narząd rozrządczy do jednoczesnego doprowadzania środka sprężonego do pierścienia (9) i wytwarzania podciśnienia w komorze ciśnieniowej hamulca (26) lub odwrotnie, do odsysania środka sprężonego ze zbiornika (9) i doprowadzania tego środka do komory (26) hamulca.

7. Urządzenie do przenoszenia napędu według zastrz. 1, znamienne tym, że pierścień sprzęgający jest zaopatrzony w żeberka, wchodzące w rowki, wykonane w części napędzającej albo w części napędzanej lub też zarówno w części napędzającej, jak i w części napędzanej.

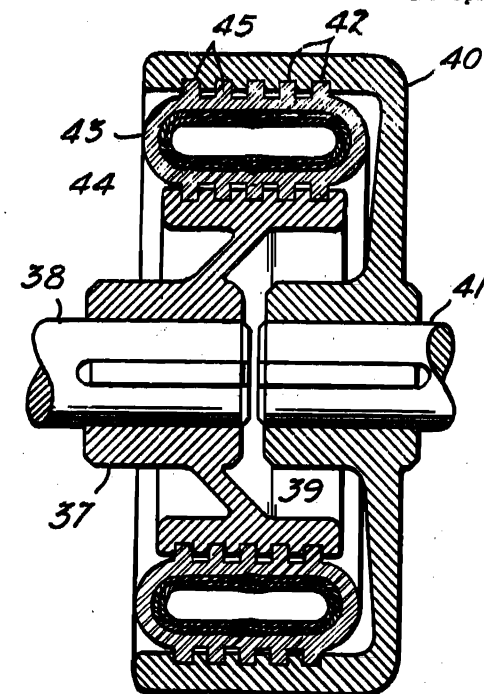
8. Odmiana urządzenia do przenoszenia napędu według zastrz. 1 — 7, znamienna tym, że posiada dwa podatne pierścienie sprzęgające, otoczone pierścieniem sztywnym, zaopatrzonym w odpowiednie wewnętrzne rowki dla żeberek wskazanych pierścieni (fig. 8, 9).

The General Tire & Rubber  
Company

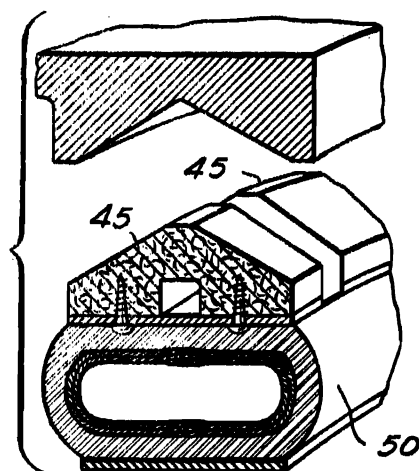
Zastępca: inż. B. Müller  
rzecznik patentowy



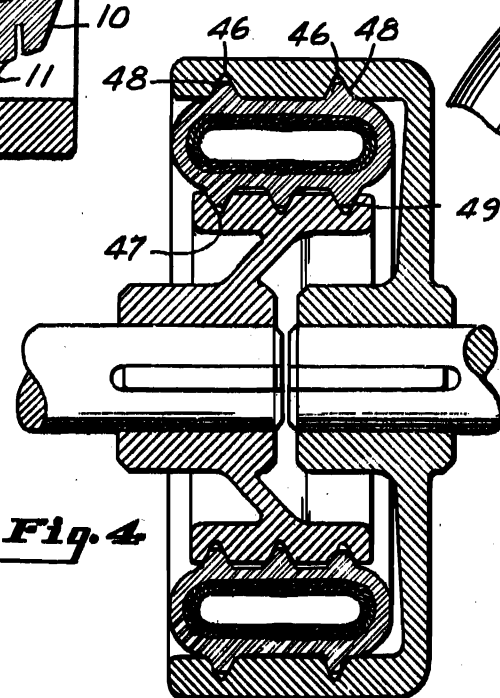
**Fig. 1**



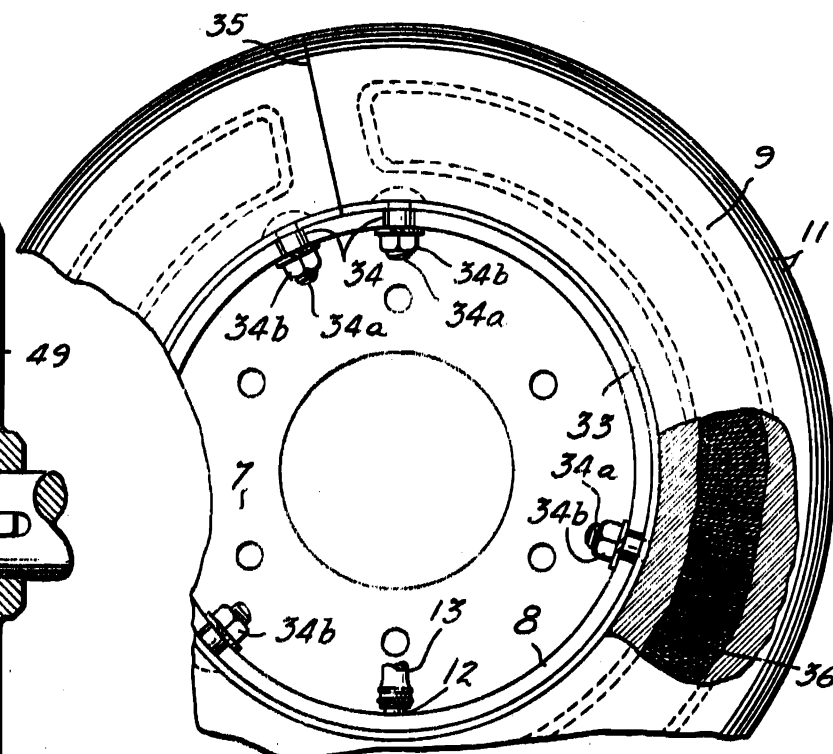
**Fig. 3**



**Fig. 5**

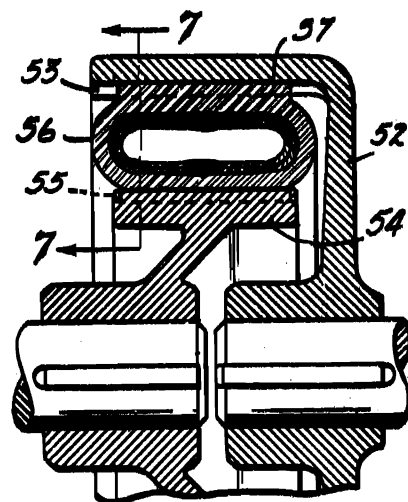


**Fig. 4**

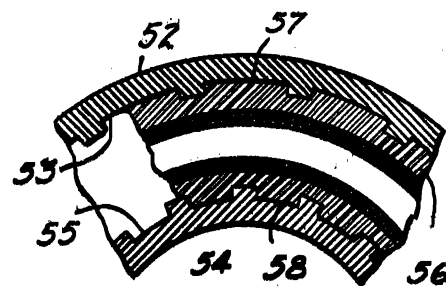


**Fig. 2**

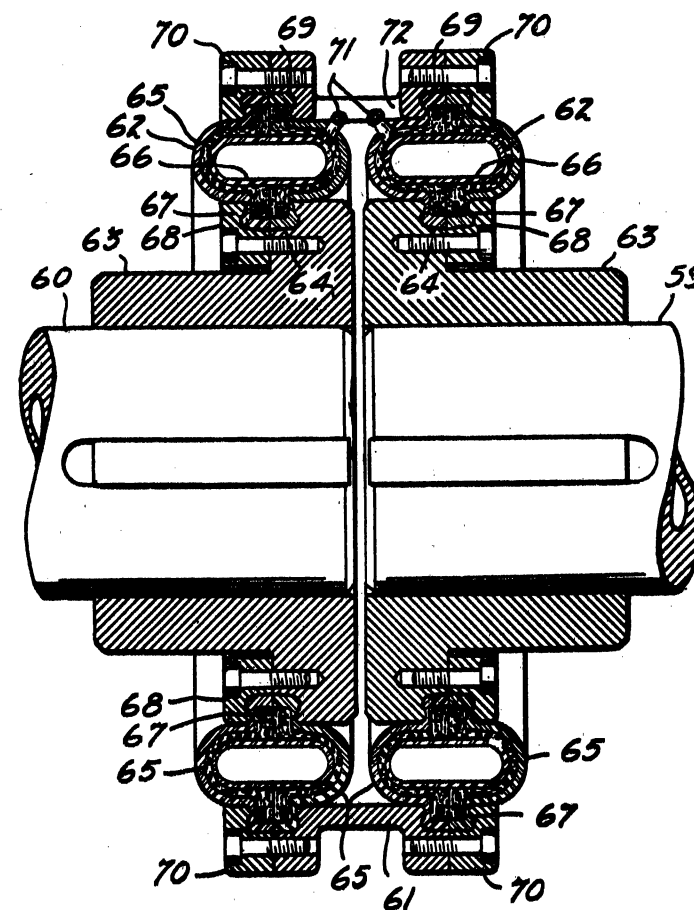
**Fig. 6**



**Fig. 7**



**Fig. 8**



**Fig. 9**

