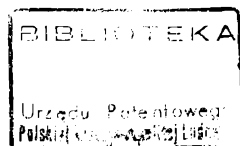


3 listopada 1924 r.

URZĄD PATENTOWY



362d 55/0

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

## OPIS PATENTOWY

No 300.

Kl. 63 c 6.

Daimler - Motoren - Gesellschaft,  
Stuttgart-Untertürkheim (Niemcy).

## Układ napędu dla czołgów.

Zgłoszono: 12 września 1919 r.

Udzielono: 17 czerwca 1924 r.

Pierwszeństwo: 27 kwietnia 1918 r. (Niemcy).

Przy czołgach, sterowanych przez zmianę szybkości łańcuchów gąsienicowych pracujących po obu stronach, stosuje się do napędu po obu stronach niezależne od siebie zespoły kół zmiennych, które przy dotychczasowych zwykłych konstrukcjach umieszczane są obok siebie. Taki układ zespołów kół zmiennych leżących obok siebie niewątpliwie sprawia trudności ze względu na umieszczenie i połączenia, które to trudności usuwa niniejszy wynalazek.

W tym celu umieszcza się, według wynalazku, obydwa włączane niezależnie od siebie zespoły kół zmiennych, służących do napędu obustronnych łańcuchów gąsienicowych, współosiowo jeden za drugim. Najprościej jest osadzić przystawki zespołów kół zębatach na przedłużonym wale silnika, przyczem przystawki osadzone są obrotowo na

przedłużeniu wału silnika i połączone z wałem zapomocą sprzęgieł wyłączalnych.

Sprzęgła mogą być umieszczone na przeciwnych końcach wydrążonych wałów przekładni tak, że koła zębata znajdują się pomiędzy sprzęgłami lub na skierowanych ku sobie końcach wałów wydrążonych.

Rysunek przedstawia schematycznie, jako przykłady, dwie odmiany wykonania powyższego wynalazku.

Przy wykonaniu według fig. 1 silnik (1) pędzi mechanizm zwrotny (2), którego wał (3) jest przedłużony. Na tym wale umieszczone są kolejno wydrążone wały (4) i (5) przystawek obydwóch zespołów kół zmiennych. Na wydrążonych wałach przystawkowych umocowane są pary kół zmiennych (6) i (7), względnie (8) i (9), a na ich końcach

sprzęgła (10), wzgl. (11), zapomocą których łączą się z wałem (3). Na łańcuchy gąsienicowe przenosi się ruch z wydrążonych wałów przez wały (12) i (13) i przez przekładnie ślimakowe (14) i (15). Cięgła (16) i (17) do wyłączania obydwóch sprzęgieł (10) i (11), jak i cięgła (19) napędu zwrotnego (2) i (20) kół zmiennych na obu wałach przekładni, schodzą się we wspólnem miejscu obsługi (18).

Przy ruchu w kierunku prostym włącza się w obydwie sprzęgła (10) i (11) jednakowe biegi obu zespołów kół zmiennych. Przy skrętach zaś rozłącza się sprzęgło tego zestawu kół, którego wał napędowy leży po stronie, w którą czołg ma skręcić, lub zmniejsza się szybkość tego zespołu. Różnica pomiędzy rodzajem wykonania według fig. 2, a wykonaniem wyżej opisanem polega tylko na tem, że obydwie sprzęgła (10) i (11) umieszczone są na końcach wałów przystawkowych (4) i (5) skierowanych ku sobie. Na wale (3) osadzony jest podwójny stożek (21), który chwyta stożki obydwóch sprzęgieł.

Oprócz mechanizmu zwrotnego (2) można również w obydwóch zespołach kół zmiennych umieścić przekładnię do

biegu wstecznego, jak i mechanizm różnicowy w odpowiednim miejscu.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1) Układ napędu dla czołgów z niezależnymi od siebie zespołami kół zmiennych dla łańcuchów gąsienicowych, tem znamienny, że przystawki obu zespołów umieszczone są współosiowo.

2) Układ napędu podług zastrz. 1, tem znamienny, że przystawki zespołów kół zmiennych umieszczone są na przedłużeniu wału silnika.

3) Układ napędu podług zastrzeżenia 2, tem znamienny, że przystawki zespołów kół zmiennych obydwóch stron napędowych umieszczone są obrotowo na przedłużonym wale silnika i łączą się z tym wałem zapomocą wyłączalnych sprzęgieł.

4) Układ napędu podług zastrzeżenia 3, tem znamienny, że sprzęgła umieszczone są na przeciwnych końcach wydrążonych wałów przystawkowych tak, że koła przystawkowe obydwu zespołów znajdują się pomiędzy sprzęgłami.

5) Układ napędu podług zastrzeżenia 3 i podług innego wykonania, tem znamienny, że sprzęgła umieszczone są na końcach wydrążonych wałów przekładni, skierowanych ku sobie.

Fig. 1.

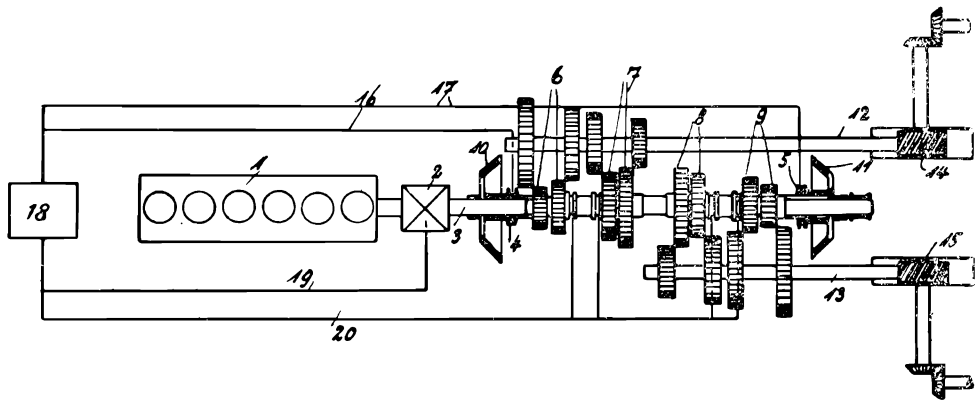


Fig. 2.

