

URZĄD PATENTOWY

B61c 9/38



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 22776.

Kl. 20 1, 21/04.

Gottlieb Meyfarth
(Genewa, Szwajcaria)
i Société Anonyme des Ateliers de Sécheron
(Genewa, Szwajcaria).

Napęd pojedynczej osi pojazdów przy pomocy elastycznego sprzęgła sprężynowego.

Zgłoszono 25 lutego 1932 r.

Udzielono 10 lutego 1936 r.

Pierwszeństwo: 12 marca 1931 r. (Niemcy).

Wynalazek niniejszy dotyczy napędu pojedynczej osi pojazdów przy pomocy elastycznego sprzęgła sprężynowego.

W sprzęgle sprężynowym pomiędzy częścią pędzącą i częścią napędzaną pojazdu założone są sprężyny spiralne, które służą do przenoszenia sił pomiędzy temi częściami. Według wynalazku, punkty oparcia sprężyn spiralnych są na stałe przymocowane do pędzących i napędzanych części, przyczem sprężyny te są osadzone tak, aby przenoszenie sił w obu kierunkach odbywało się mniej więcej w kierunku osi zwojów omawianych sprężyn spiralnych.

Na rysunku przedstawiono przykład

wykonania napędu pojedynczych osi, a mianowicie fig. 1 przedstawia widok tego napędu, fig. 2 — przekrój wzdłuż linii II — II na fig. 1.

Oś 8 pojazdu szynowego jest napędzana wydrążonym wałem 9, obracanym za pośrednictwem koła zębatego 2. Pomiedzy częścią pędzącą, mianowicie kołem zębatym 2, a częścią napędzaną, stanowiącą koło 5, znajduje się elastyczne sprzęgło; sprzęgło to posiada w każdym z miejsc sprzęgłowych symetryczną sprężynę spiralną 3, założoną bez naprężenia wstępnego.

Sprężyna 3 jest nieruchomo osadzona w

osłonie 1, przyczem zewnętrzny zwój sprężyny w punkcie 12 jest umieszczony w odpowiednim wyźłobieniu 18 osłony 1; osłona 1 jest na stałe przytwierdzona śrubami 19 do koła zębatego 2. Wewnętrzny zwój sprężyny spiralnej 3 w miejscu 10 jest zaciśnięty na sworzniu 11 między dwiema tulejkami zaciskowymi 20, 21, osadzonemi na tymże sworzniu 11, tak że sprężyna w tem miejscu jest również nieruchoma. Sworzeń 11 jest na stałe połączony z kołem 5 zapomocą części 4 i śrub 22.

Sprężyny spiralne 3 są umieszczone między kołem zębatego 2 i kołem 5 w ten sposób, iż przenoszenie sił w obu kierunkach odbywa się mniej więcej w kierunku osi 23 uzwojeń.

Moment obrotowy jest przenoszony w obu kierunkach obrotowych z koła zębatego 2 poprzez sprężyny 3 na koło 5, przyczem osiowe, a częściowo również i pionowe przesunięcia koła zębatego 2 w stosunku do osi pojazdu, są przejmowane przez sprężyny 3 w kierunku prostopadłym do osi uzwojeń tych sprężyn; wskutek tego osiąga się zależność minimalnego dodatkowego obciążenia osiowego sprężyn.

Sprężyny spiralne, w celu równomiernego obciążania materiału, mogą być ukształtowane w ten sposób, iż szerokość 13, 14 poszczególnych zwojów, zwęża się w kierunku do środka sprężyny.

Osłony 1 sprężyn z tym samym skutkiem mogłyby być przymocowane do koła 5, a części 4 — do koła zębatego 2. Napęd może odbywać się obustronnie, to znaczy na oba koła napędzane. Tak samo dla osadzenia koła zębatego może służyć zarówno stosunkowo długi wał wydrążony 9, jako też dwa krótsze wały wydrążone.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Napęd pojedynczej osi pojazdów przy pomocy elastycznego sprzęgła sprężynowego, posiadającego sprężyny spiralne, znamieny tem, że punkty oparcia (1, 4) sprężyn spiralnych (3) są na stałe przymocowane do pędzących oraz napędzanych części (2, 5), przyczem sprężyny spiralne (3) są osadzone w ten sposób, iż przenoszenie sił w obydwóch kierunkach odbywa się mniej więcej w kierunku osi (23) uzwojeń tych sprężyn spiralnych (3).

2. Napęd pojedynczej osi pojazdów według zastrz. 1, znamieny tem, że szerokości (13, 14) uzwojeń sprężyn spiralnych (3) zwężają się w kierunku do wewnątrz.

Gottlieb Meyfarth.

Société Anonyme
des Ateliers de Sécheron.

Zastępca: Dr. techn. A. Bolland,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

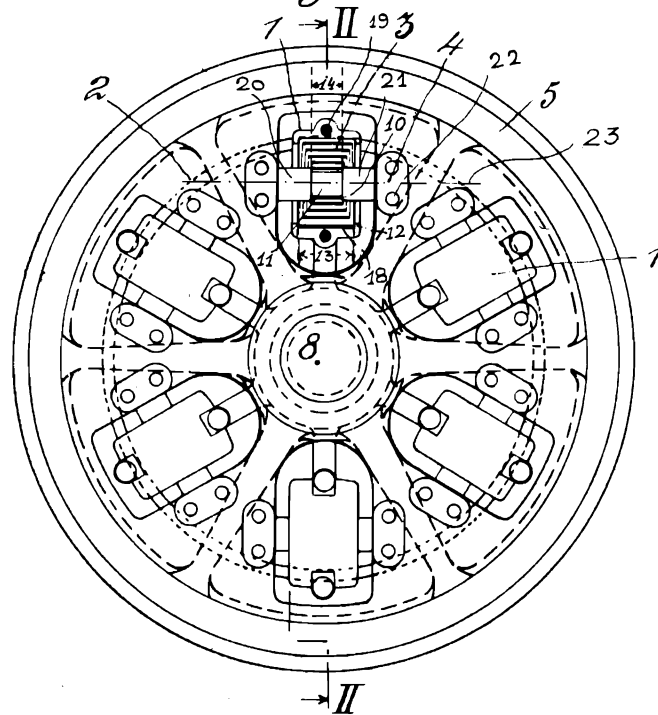


Fig. 2.

