

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 14676.

Kl. 63 c 52.

Douglas Motors Limited
(Kingswood, Wielka Brytania)
i John Douglas
(Kingswood, Wielka Brytania).

Hamulec cierny do samochodów ciężarowych.

Zgłoszono 5 lutego 1930 r.

Udzielono 30 września 1931 r.

Pierwszeństwo: 9 lutego 1929 r. dla zastrz. 1—4 (Wielka Brytania).

Wynalazek niniejszy dotyczy hamulców do samochodów ciężarowych, posiadających jedno koło napędowe i równocześnie sterowe, które daje się całkowicie obrócić naokoło osi pionowej przy skręcaniu lub cofaniu. Celem wynalazku jest hamulec działający pośrednio na koło napędowe, dający się użyć tak przy cofaniu i jeździe wprzód, jak również podczas skręcania.

W myśl niniejszego wynalazku zastosowano w przekładni pionowy wał pędny, współśrodkowy z nasadą sterową, na którym umieszczony jest bęben lub inna część współdziałająca z narządem ciernym, osadzonym na nieruchomej części wozu.

Na rysunku fig. 1 przedstawia widok

boczny hamulca zastosowanego do samochodu ciężarowego; fig. 2 — rzut poziomy hamulca według fig. 1.

W jednym wykonaniu wynalazku, jak przedstawiono na rysunku, przekładnia zębata między silnikiem i kołem nośnym składa się ze stożkowego koła napędowego 2 oraz stożkowego koła 3. To ostatnie umocowane jest na pionowym wale 4 i pośrednio, w sposób niewskazany na rysunku, napędza koło nośne. Wał pionowy 4, przechodzący wdół przez wydrążoną nasadę sterową 5, posiada na górnym końcu 6 bęben hamulcowy 7. Ponieważ wał 4 obraca się z wielką szybkością, bęben ten może posiadać bardzo małe wymiary.

Na zewnętrzny obwód bębna 7 działa

elastyczna taśma 8, pokryta materiałem ciernym 9. Końce taśmy 8 połączone są przy pomocy czopów z krótkimi ramionami 10 i 11 dźwigni kolankowej 12. Dźwignia 12 obraca się swobodnie dookoła czopa 13 wspornika 14, osadzonego na pokrywie 15 nasady sterowej 5. Na nasadzie sterowej 5 umieszczone jest łożysko 17 wału pionowego 4.

Na ramieniu 11 osadzony jest naśrubek czworokątny 18, przez który przechodzi sworzeń śrubowy 19. W rozszczepionym końcu 20 tego sworznia umocowany jest jeden koniec taśmy hamulca 8. Na drugim końcu sworznia znajduje się nakrętka 21 i podkładka 22, o którą opiera się sprężyna 23, służąca do naciągania taśmy 8, celem usunięcia luzu.

Czop 13 dźwigni kolankowej 12 jest osadzony na części nieruchomej tak, że hamulec można zastosować bez względu na kierunek ruchu koła pędnego.

Najodpowiedniej jest, jeżeli na wolnym końcu stosunkowo długiej dźwigni kolankowej 12, znajdującej się na jednej prostej z ramieniem 11, umocuje się człon 25 połączony z pedałem lub dźwignią ręczną 26, osadzoną na ośce 27. Łożysko 28 tej ośki znajduje się na przedłużeniu pokrywy 15 nasady sterowej 5.

Jeżeli zastosowana jest dźwignia ręczna 26, to wtedy między łożyskiem 28 i dźwignią 26 może się znajdować tuleja 29 z wycinkiem 30, zaopatrzonym w zęby zapadkowe (nieprzedstawione na rysunku), przystosowane do współdziałania z zapadką umieszczoną w znany sposób na dźwigni 26.

Hamulec działa w sposób następujący: dźwignia ręczna 26 porusza się w kierunku bębna 7, co powoduje obrót dźwigni 12 dookoła czopa 13 oraz ściąganie ku sobie końców taśmy.

Hamulec ten może być również typu rozpierającego. Wtedy szczytki lub taśma spoczywać mogą na płytce, przytwierdzo-

nej do kolumny 14 (lub innego wspornika) na pokrywie 15, i naciskać na ściany wydłużonego bębna, skutkiem działania noska lub podobnego urządzenia poruszanego dźwignią 26.

Podobnie hamulec może być typu tarczowego, a wtedy bęben posiada płaską powierzchnię, z którą współdziała płaska powierzchnia, umieszczona na kolumnie 14 lub podobnym wsporniku.

Hamulec według niniejszego wynalazku jest bardzo silny, można go zawsze zastosować i we wszystkich kierunkach jazdy.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Hamulec cierny do samochodów ciężarowych z jednym kołem napędowym i sterowem, dającym się całkowicie obrócić naokoło pionowej osi, znamienny tem, że posiada bęben hamulcowy (7) na pionowym wale pędnym (4), współśrodkowym z nasadą sterową (5), oraz taśmę jako element cierny (8), umocowaną na nieruchomej części podwozia, działającą na bęben hamulcowy (7).

2. Hamulec według zastrz. 1, znamienny tem, że bęben hamulcowy (7) znajduje się na górnym końcu (6) pędnego wału pionowego (4).

3. Hamulec według zastrz. 1 i 2, znamienny tem, że taśma hamulcza (8) przyczepiona jest pośrednio do wspornika (14) lub innej podobnej podstawy, umieszczonej na nieruchomej pokrywie (15) nasady sterowej (5).

4. Hamulec według zastrz. 1—3, znamienny tem, że taśma hamulcza (8) poruszana jest dźwignią ręczną lub pedałem (26), przytwierdzony ruchomo na pokrywie (15) nasady sterowej (5).

Douglas Motors Limited.

John Douglas.

Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

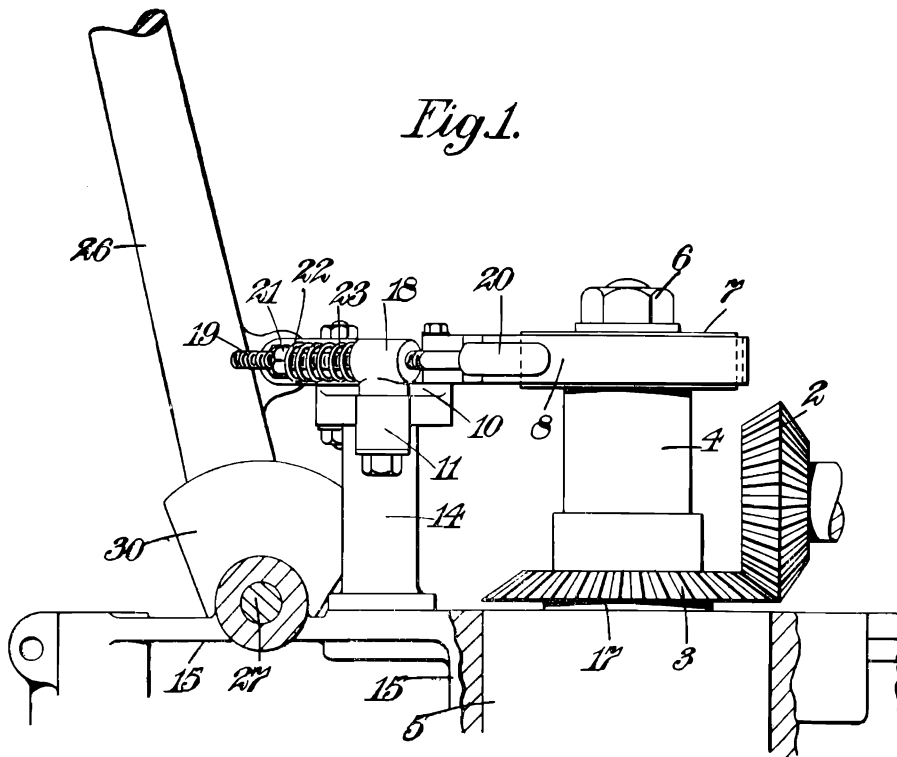


Fig. 2.

