



**URZĄD
PATENTOWY
PRL**

Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

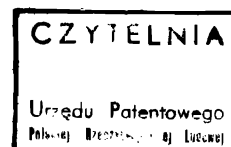
Int. Cl.³ F16D 13/70

Zgłoszono: 20.11.79 (P. 219786)

Pierwszeństwo _____

Zgłoszenie ogłoszono: 22.09.80

Opis patentowy opublikowano: 31.03.1984



Twórcy wynalazku: Józef Struski, Piotr Śliwa

Uprawniony z patentu tymczasowego: Politechnika Krakowska im. Tadeusza Kościuszki,
Kraków (Polska)

Sprzęgło odśrodkowe układu napędowego samochodu

Przedmiotem wynalazku jest sprzęgło odśrodkowe układu napędowego samochodu.

W dotychczas stosowanych sprzęgłach odśrodkowych układu napędowego samochodu tarcza dodatkowa wykonana jest w kształcie płyty współpracującej ze sprężynami śrutowymi. Sprzęgła takie służą do łagodnego ruszania pojazdu z miejsca. Dla umożliwienia zmiany biegów potrzebne jest dodatkowe sprzęgło.

Celem wynalazku jest opracowanie konstrukcji sprzęgła służącego do ruszania z miejsca i do zmiany biegów. Sprzęgło odśrodkowe układu napędowego samochodu według wynalazku posiada tarczę sprzęgłową osadzoną na wałku sprzęgłowym, tarczę dociskową, tarczę dodatkową i ciężarki. Tarczę dodatkową stanowi sprężyna talerzowa i tarcza połączona ze sobą w sposób umożliwiający kątowe ustawienie sprężyny talerzowej względem tarczy.

Przedmiot wynalazku został uwidoczniony w przykładzie wykonania na rysunku, na którym fig. 1 przedstawia przekrój osiowy sprzęgła, a fig. 2 — widok sprzęgła od strony pokrywy.

Sprzęgło posiada tarczę sprzęgłową 1 osadzoną na wielopuście wałka sprzęgłowego 2. Tarcza sprzęgłowa 1 przylega do tarczy dociskowej 3 i do koła zamachowego 4. Tarcza dociskowa 3 połączona jest z kołem zamachowym 4 sprężynami wspornikowymi 12. Jeden koniec sprężyny wspornikowej 12 mocowany jest do tarczy dociskowej 3, drugi zaś do koła zamachowego 4. Sprzęgło posiada tarczę dodatkową składającą się ze sprężyny talerzowej 5 i tarczy 6. Tarcza 6 i sprężyna talerzowa 5 połączone są za pośrednictwem pierścieni z drutu 15. Połączenie sprężyny talerzowej 5 względem pokrywy 7 ustalone jest śrubami 8. Sprężyna talerzowa 5 może zmieniać kątowe położenie względem pokrywy 7, ponieważ opiera się o dwa pierścienie z drutu 16 osadzone na śrubach 8. Tarcza 6 osadzona jest za pomocą tulejek 10 na śrubach wspornikowych 11, wkręconych w tarczę dociskową 3. Ciężarki 9 połączone są obrotowo z tarczą 6 za pomocą osi 13 i jednym końcem opierają się o zderzaki 14. Ze wzrostem liczby obrotów silnika zwiększa się siła odśrodkowa ciężarków 9. Po zrównaniu się siły odśrodkowej ciężarków 9 z siłą sprężystości odciągających sprężyn wspornikowych 12, następuje przesuwanie się tarczy dociskowej 3 w kierunku do koła zamachowego 4. Ze wzrostem obrotów silnika powiększa się oddziaływanie siły odśrodkowej ciężarków 9 na sprężynę talerzową 5 — strzałka ugięcia tej sprężyny wzrasta. Przy pewnej liczbie obrotów sprzęgło zostaje włączone. Wtedy ciężarki 9 opierają się o zderzaki 14,

sprężyna talerzowa 5 jest ugięta i przenosi siłę na tarczę dociskową 3. Przy zmianie biegów sprzęgło zostaje wyłączane. Wyłączanie sprzęgła przebiega tak samo jak i w zwykłym sprzęgle ze sprężyną talerzową. Wyłączanie sprzęgła przy unieruchomionym silniku — tarcza dodatkowa opiera się o zderzaki 14, przymocowane do pokrywy 7.

Zastrzeżenie patentowe

Sprzęgło odśrodkowe układu napędowego samochodu posiadające tarczę sprzęgłową osadzoną na wałku sprzęgłowym, tarczę dociskową, tarczę dodatkową oraz ciężarki, **znamiennie tym**, że tarczę dodatkową stanowi sprężyna talerzowa (5) i tarcza (6) połączone ze sobą w sposób zapewniający kątowne ustawienie sprężyny talerzowej (5) względem tarczy (6).

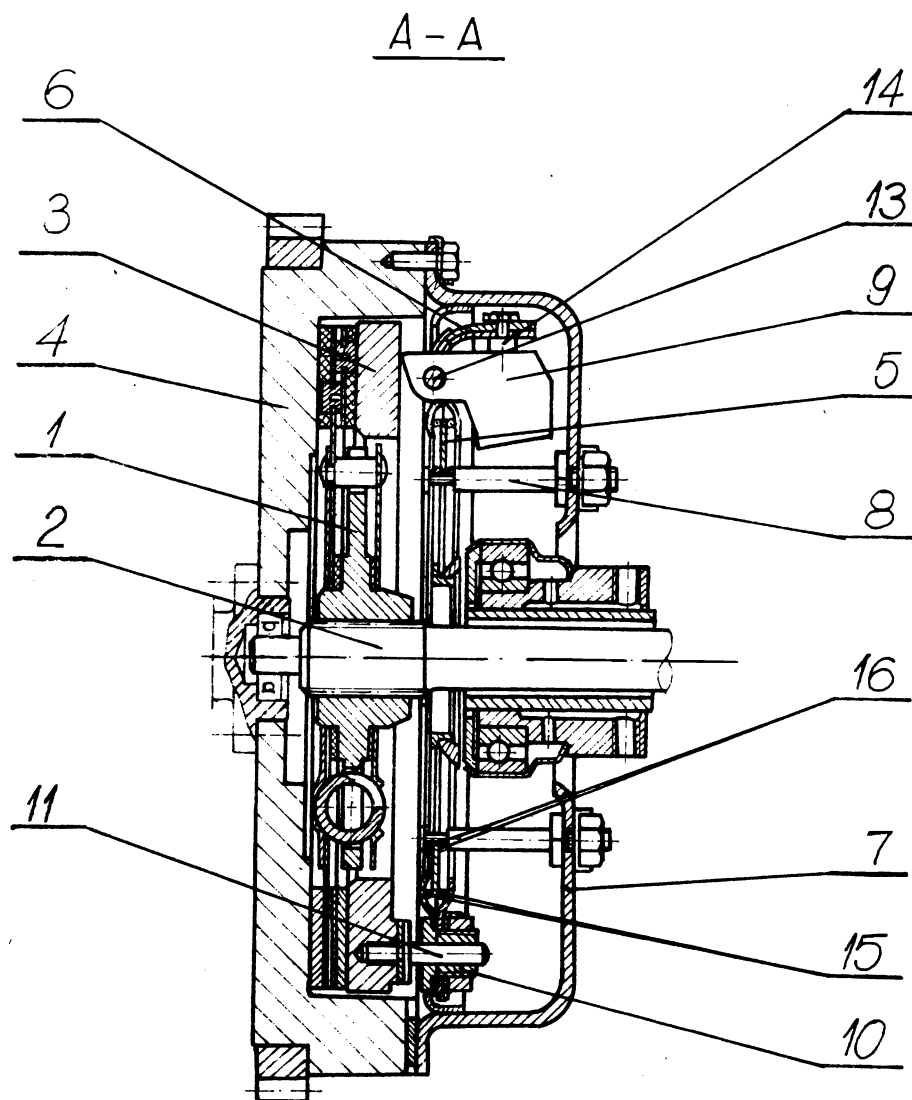


Fig. 1

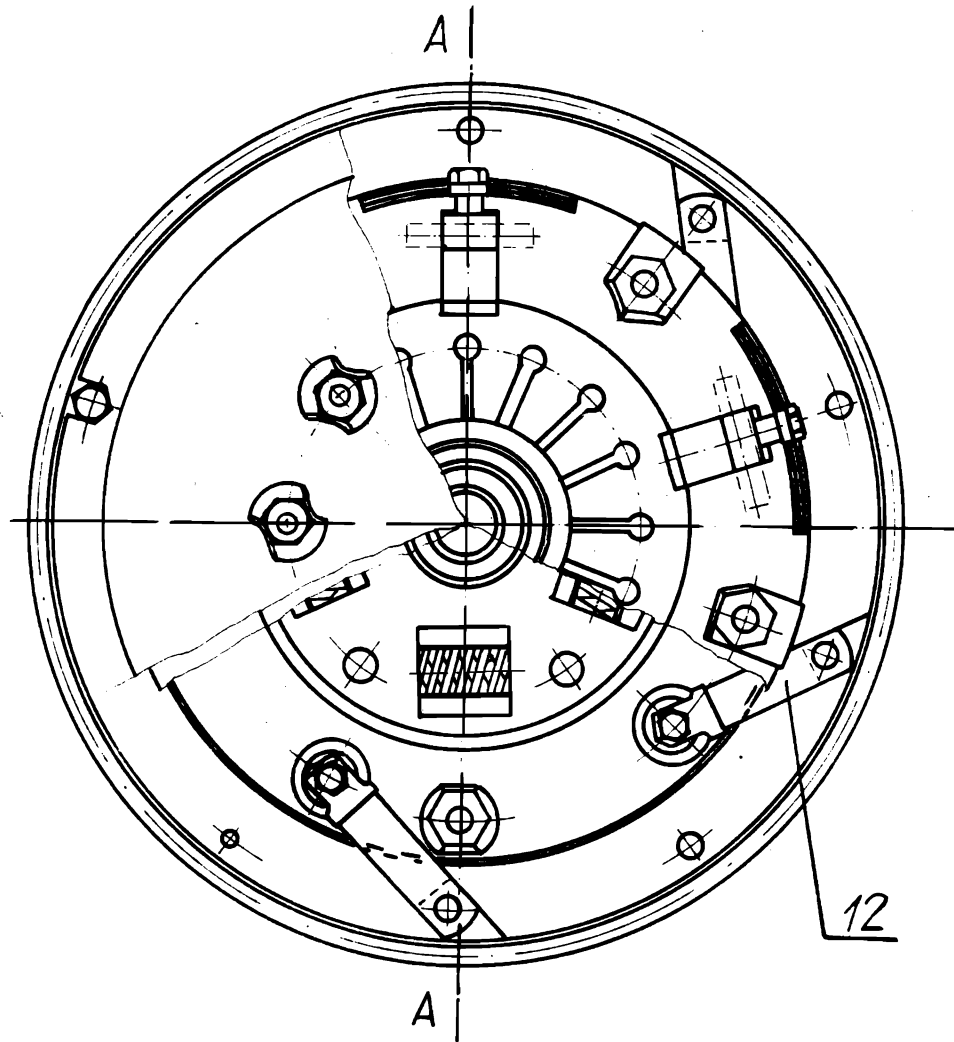


Fig. 2