

URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

Nr 29003.-

Kl. 63 c, 35.

B 60 k, 17/04

Tatra-Werke, Automobil- und Waggonbau A. G., Praga-Smichov.

Osadzenie pędni osiowej w pojazdach mechanicznych.

Zgłoszono 9 czerwca 1936 r.

Udzielono 8 sierpnia 1939 r.

W patencie nr 28661 opisano osadzenie bloku silnikowego, tj. silnika wraz ze skrzynką przekładniową, na ramieniu, odgiętym od podłużnicy środkowej w dół, względnie na rozwidlonym przedłużeniu tejże podłużnicy, leżącym w płaszczyźnie pionowej.

Wynalazek dotyczy zastosowania takiego rozwidlenia do osadzenia pędni osiowej. Ramię, odgięte w górę, przechodzi ponad osłoną pędni osiowej i wspiera się na niej za pośrednictwem poduszki gumowej.

Ramię to może służyć do umieszczenia resorów, przeważnie poprzecznych.

Dalsza cecha wynalazku polega na tym, że jedno z ramion, w danym przypadku dolne, jest rozszerzone w kierunku poziomym lub też jest podzielone na dwa ramiona, podtrzymujące osłonę pędni osiowej na pewnej długości względnie na dwóch odległych od siebie punktach, najlepiej za pośrednictwem poduszki gumowej, która przejmuje naciski i momenty skręcające, powstające w czasie jazdy, a ponadto przez odgięte względnie rozwidlone ramiona zostaje przejęta reakcja przy hamowaniu.

Ponieważ połączenie między osłoną pędni osiowej i odgiętymi ramionami jest e-

lastyczne i przez to dopuszcza również mały ruch kątowny pędni osiowej około osi pionowej, przeto półosie ustawione są ukośnie względem siebie o mały kąt, skutkiem czego płaszczyzny, przeprowadzone przez oba koła zbiegają się ku przodowi, podobnie jak to jest już wykonywane w kołach przednich.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku, a mianowicie fig. 1 przedstawia tylny koniec podwozia wraz z osłoną pędni osiowej i jednym kołem; fig. 2 przedstawia w mniejszej podziałce przedmiot wynalazku w rzucie poziomym.

Środkowa podłużnica 1 podwozia jest z tyłu połączona z tuleją 2, której przedłużenie w rzucie bocznym stanowi odgięte ku górze ramię 3 oraz odgięte w dół ramię 4. Samo ramię 4 jest rozwidlone w płaszczyźnie poziomej na dwa ramiona 4a i 4b. Na górnej stronie ramienia 3 jest osadzony resor poprzeczny 5. Ramię 3 przechodzi ponad osłoną 6 pędni osiowej i wspiera się na osłonie 6 za pośrednictwem poduszki gumowej 7 lub z podobnego materiału.

Dolne ramiona 4a, 4b są krótsze od ramienia górnego i kończą się przed pionową płaszczyzną środkową osłony 6. Te ramiona chwytają za boczne występy 8 osłony 6 względnie za czopy poprzeczne również za pośrednictwem wkładek gumowych 8a lub podobnych. Linie środkowe x , y półosi, przylegających do osłony 6 wraz z wałami osiowymi 9a i kołami napędowymi 10, są odchylone w płaszczyźnie poziomej o mały kąt α (fig. 2).

Miedzy odcinki 11, 11a wału, prowadzącego do pędni osiowej, jest wprowadzona w znany sposób również część pośrednia lub sprzęgło 12, które łagodzi uderzenia.

Możliwe są liczne odmiany przedstawionego wykonania.

Wynalazek może być również zastoso-

wany w pojazdach, które nie posiadają środkowej podłużnicy, kiedy np. przedstawiony na rysunku kadłub 2, 3, 4 jest umieszczony na poprzeczce ramy podwozia. Poza tym wynalazku nie zmienia inny sposób osadzenia kół, np. przez zastosowanie czworoboku przegubowego, utworzonego z drążków lub sprężyn. Następnie uresorowanie może zaczepiać za osłonę pędni osiowej, przy czym osiąga się w pewnych okolicznościach jeszcze lepsze podparcie oraz tłumienie uderzeń. Na ramieniu lub na osi może być umieszczony dźwigar, najlepiej poprzeczny, na którym dopiero wspierają się resory, np. w kształcie sprężyn śrubowych lub płaskich.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Osadzenie pędni osiowej w pojazdach mechanicznych z podłużnicą środkową i osiami wahliwymi, znamienne tym, że osłona (6) pędni mieści się między odgiętymi ramionami (3 względnie 4) podłużnicy, leżącymi w płaszczyźnie pionowej i skierowanymi wzdłuż pojazdu, przy czym ramiona są zaopatrzone w poduszki gumowe (7 lub 8a).

2. Osadzenie według zastrz. 1, znamienne tym, że na górnym ramieniu (3) rozwidlenia jest umieszczony resor zawieszania kół.

3. Osadzenie według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że dolne ramię (4) rozwidlenia jest rozszerzone w płaszczyźnie poziomej względnie jest rozwidlone na dwa ramiona (4a, 4b), podtrzymujące osłonę (6) pędni.

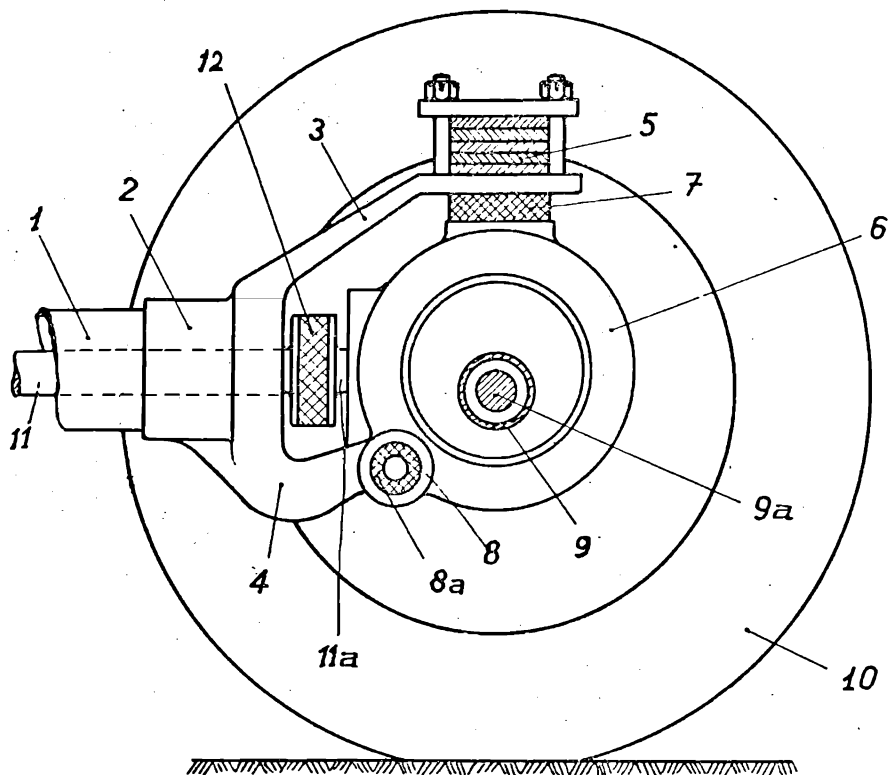
4. Osadzenie według zastrz. 1 — 3, znamienne tym, że osłona (6) osi i jedno ramię podtrzymujące, przeważnie dolne, są ze sobą połączone za pomocą poprzecznych występów (8) i czopów, spoczywających w nich za pośrednictwem tulejek gumowych (8a), tłumiących drgania.

5. Osadzenie według zastrz. 1 — 4, płaszczyzny, przeprowadzone przez koła znamienne tym, że górne ramię (3) rozwidlenia jest dłuższe od ramienia dolnego (4).

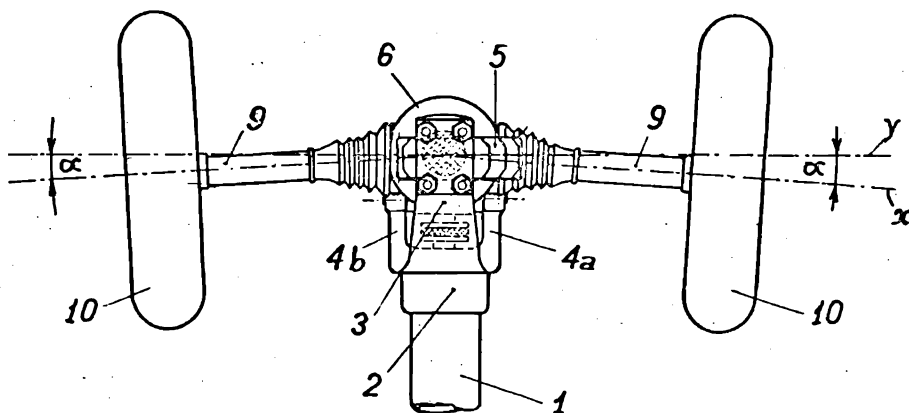
6. Osadzenie według zastrz. 1 — 5, znamienne tym, że półosie wahliwe (9) są ułożone skośnie względem siebie, tak iż

Tatra - Werke,
Automobil - und Waggonbau A. G.

Zastępca: inż. St. Głowacki,
rzecznik patentowy.



. 1 .



2.