

## POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 42760

Kl. 63 c, 3/05

VEB Mähdrescherwerk Weimar

Weimar, Niemiecka Republika Demokratyczna

### Urządzenie do przymusowego odryglowywania napędu kierowniczego

Paten trwa od dnia 21 lutego 1959 r.

Przedmiotem wynalazku jest urządzenie do przymusowego odryglowywania napędu kierowniczego maszyn roboczych o własnym napędzie, mogących być holowanymi.

Znane są urządzenia odryglowujące, w których napęd kierowniczy jest odłączany od pręta holowniczego przez wyciągnięcie sworzni albo przez podniesienie zapory.

Te znane dotychczas urządzenia do odryglowywania napędu kierowniczego okazały się o tyle wadliwe, że na skutek skomplikowanego ich układu, przy zakładaniu pręta holowniczego zapomina się o odłączeniu napędu kierowniczego, wskutek czego mogą powstać znaczne uszkodzenia narządów kierowniczych.

Wynalazek stwarza specjalnie korzystny układ i ukształtowanie narządów odryglowujących, dzięki czemu urządzenie według wynalazku nie posiada wad, występujących w znanych tego rodzaju urządzeniach.

W urządzeniu według wynalazku unika się wspomnianych wad dzięki temu, że w sprzęgu doczebnym wykonane są dwa krzyżujące się otwory, w których za pomocą trzpienia przyłączony zostaje napęd kierowniczy stano-

wiska kierowcy albo pręt holowniczy. Poza tym wspomniane krzyżujące się otwory są tak urządzone, że można stosować jeden tylko otwór.

Na rysunku fig. 1 przedstawia sprzęg przyczepny z przyłączonym doń napędem kierowniczym, a fig. 2 — sprzęg przyczepny z dołączonym doń prętem holowniczym.

W przypadku, gdy do sprzęgu przyczepnego jest przyłączony napęd kierowniczy (fig. 1), przechodząca przez sprzęg 1 oś 2 na jednym ze swych końców podtrzymuje dźwignię 3 z suwakiem 4, a na drugim — dźwignię 5. Dźwignia 5 jest połączona ze sprzęgiem 1 za pomocą trzpienia 6, dzięki czemu przenosi ruch suwaka 4 na zespoły torowe 7. W tym przypadku pręt holowniczy 8 jest usunięty, a trzpień 6 spoczywa w otworze 10. Maszyna robocza może się teraz poruszać za pomocą własnego napędu, a kierowanie odbywa się np. za pomocą umieszczonego w stanowisku kierowcy znanego napędu kierowniczego, poprzez suwak 4, dźwignię 3 i dźwignię 5.

W uwidocznionym na fig. 2 sprzęgu 1 z dołączonym doń prętem holowniczym 8 usunięty

jest trzpień przy dźwigni 5. Trzpień 6 służy do przytrzymywania pręta holowniczego 8. Ruchy pręta holowniczego 8 są przenoszone poprzez sprzęg 1 na zespórę torową 7, przy czym dźwignia 5 nie jest poruszana. W tym przypadku trzpień 6 spoczywa w otworze 9. Przyłączona do dźwigni 5 oś 2 z dźwignią 3 i suwakiem 4 pozostaje w położeniu spoczynkowym.

Ciągnik jest sprzężony z maszyną roboczą w znany sposób za pomocą pręta holowniczego 8 i przenosi przy jeździe odpowiednio do kierunku ciągnięcia, na koła maszyny roboczej ruchy kierownicze poprzez pręt holowniczy 8 trzpień 6, sprzęg doczepny 1 i zespórę torowe 7.

#### Zastrzeżenie patentowe

Urządzenie do przymusowego odryglowywania napędu kierowniczego maszyn robo-

czych o własnym napędzie, mogących być holowanymi, znamienne tym, że w sprzęgu doczepnym (1) wykonane są dwa krzyżujące się otwory (9, 10), służące do osadzania trzpienia (6) i współdziałające odpowiednio z otworem w dźwigni (5) oraz z otworem w pręcie holowniczym (8), przy czym przy osadzeniu trzpienia (6) w otworze (9) w sprzęgu doczepnym (1), i otworze w pręcie holowniczym (8) następuje przymusowe odryglowanie napędu kierowniczego, natomiast przy osadzeniu trzpienia (6) w otworze (10) w sprzęgu doczepnym (1) i otworze dźwigni (5) następuje włączenie napędu kierowniczego.

V E B M ä h d r e s c h e r w e r k  
Weimar

Zastępca: mgr Józef Kamiński  
rzecznik patentowy

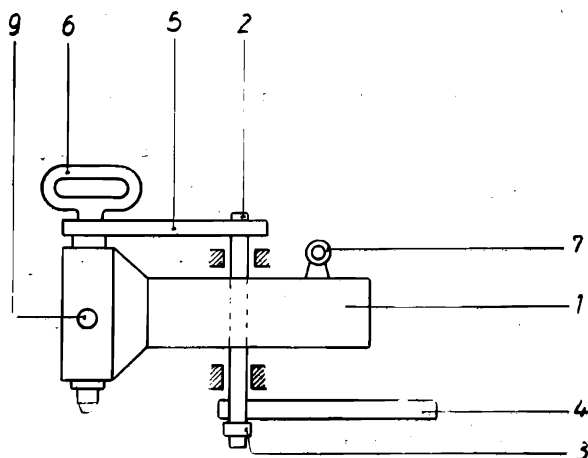


Fig 1

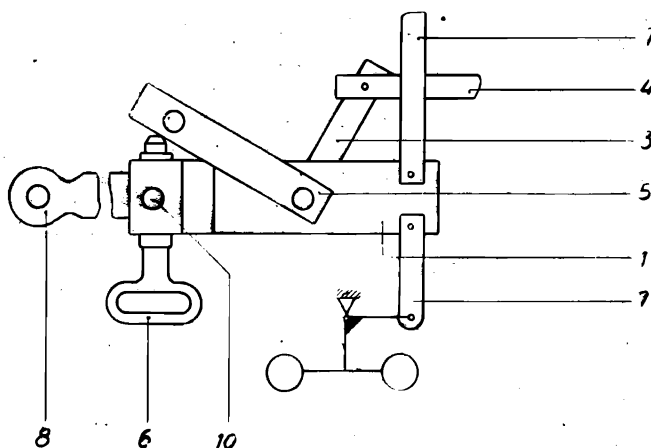


Fig 2