

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 JANUARA 1938.

PATENTNI SPIS BR. 13823

Závody Ringhoffer — Tatra a. s., Praha — Smíchov, Č. S. R.

Uredjaj za povećavanje broja točkova na motornim vozilima.

Prijava od 16 februara 1937.

Važi od 1 jula 1937

Mnogo se puta želi da se četveroosovna vozila pretvore u t. zv. vozila sa šest točkova, sa dva para zadnjih osovinu, postavljenih tesno jedna pored druge.

Kod vozila sa okvirom šasije takvo pretvaranje moguće je samo posle prethodnog rekonstruisanja većih razmera. Suprotno tome kod vozila sa srednjim nosećim telom, sastavljenim iz pojedinačkih oteka, može se srazmerno lako postaviti jedan produžujući nastavak, skupa sa dopunskom osovinom, ako je reč o osovinu koja se ne pogoni; ali postavljanje jedne pogonjene dopunske osovine moguće je samo onda, ako se je prilikom izgradnje četvercosovnog vozila predvidela mogućnost postavljanja jedne dopunske osovine.

Ali, sada se je pokazala velika potreba, da se postojeća četveroosovna vozila kod kojih se ranije nije uzimala u obzir mogućnost pretvaranja u vozila sa šest točkova, pretvore u vozila sa šest točkova, a da pri tome nisu potrebne velike pripreme. Ovaj zadatak rešava se prema ovom pronalasku, za vozila sa srednjim nosećim telom, na taj način, što se na osovinske delove i opruge jednog para točkova priključuje oteak srednjeg nosača, koji se može umetnuti između srednjeg nosećeg tela vozila i jedne odgovarajući premestive prvobitne osovine, pri čemu je na telu umetka predviđena jedna osovina za daljnje vođenje kretanja motora na pomernu osovinu i delovi za priključak ove osovine na postojeće pogonske delove kao, u danom slučaju i pogonski delovi za dopunsku osovinu.

Pronalazak je radi primera pokazan

na nacrtu.

Fig. 1 pokazuje postolje vozila jednih četveroosovnih kola sa srednjim nosačem, šematično i u pogledu odozgo, a

fig. 2 pokazuje odgovarajući pogled odozgo vozila sa umetnutom dopunskom osovinom.

U fig. 1. pokazano vozilo ima srednju noseću cev 5, uključni mehanizam 6, motor 7, prednju osovinu 8, i upravljajuće točkove 9. Na zadnji kraj cevi 5 priključeno je kućište 10 prenospnog mehanizma osovine. Na kućištu 10 smeštene su za nošenje zadnjih točkova 11 služeće poluosovine 12 i opruge 13. Osim toga, kućište 10 opkoljava izjednačavajući prenosni mehanizam 14, koji je priključen na podužnu pogonsku osovinu 15, uležajenu u nosećem telu. Izjednačavajući pogonski mehanizam, pogoni na uobičajeni način poluosovine 16 posredovanjem kratkih podužnih osovinu 17, 18 uležajenih jedna u drugoj i konusnih zupčanika 19.

Kao što se vidi, na uobičajeni način izvedena je zadnja osovina, skupa sa pogonskim mehanizmom, ne dozvoljava priključivanje jedne daljne zadnje osovine. S jedne strane nije kućište osovine odgovarajući izvedeno, a s druge strane na podužnu pogonsku osovinu 15, ne može se priključiti produženje podužne osovine usled izvođenja izjednačavajućeg prenospnog mehanizma 14, uobičajenog kod ove pogonske osovine i usled od njega pogonjene osovine 18.

Za pretvaranje vozila u vozilo sa šest točkova, kao što se to vidi iz fig. 2, odvađa se sada kućište osovinskog prenospnog mehanizma 10, skupa sa zadnjim toč-

kovima 11, poluosovinom 12, oprugom 13, izjednačavajućim prenosnim mehanizmom 14 i delovima osovinskog pogona 16, 17, 18 i 19 od noseće cevi 5, i od podužne pogonske osovine 15, pa se između obih odvojenih delova umeće jedna dopunska osovinska jedinica. Ova dopunska jedinica ima kućište osovinskog pogonskog mehanizma 20, točkove 21, poluosovine 22, opruge 23, izjednačavajući prenosni mehanizam 24, poluosovine 26, a između izjednačavajućeg prenosa 24 i poluosovina 26 umetnuti su oseci poluosovine 27, 28 skupa sa konusnim zupčanicima 29. U suprotnosti sa izvođenjem osovinske podužne osovine 18, prvobitne zadnje osovine kola, izvedena je takođe i unutrašnja pogonska osovina 28, šuplja, pa se kroz nju proteže podužna osovina 25, spojena sa pogonskim delovima izjednačavajućeg prenosnog mehanizma 24. Podužna osovina 25, proteže se kroz kućište 10 osovinskog prenosnog mehanizma i kroz jedan zadnji osek cevastog okvira 30, koji je sa istim spojen.

Prednji kraj kućišta 20 osovinskog prenosnog mehanizma i osovine 25, i zadnji kraj osovinske 30, nosećeg tela i osovine 25, tako su izvedeni, da se oni mogu srazmerno lako priključiti na noseću cev 5 i

osovinu 15, odn. na kućište 10 i izjednačavajući prenosni mehanizam 14 prvobitne pogonske osovine.

Pronalazak se može primeniti za različite oblike srednjeg nosača. Uležavanje, pogon i opružavanje točkova može se izvršiti na različiti način, primerice pomoću zglobnih paralelograma, ili pomoću krute osovine i poprečnih kardanskih osovina. Osovina, koja se umeće, ne mora biti u svim slučajevima pogonjena osovina. Tako su moguće još mnoge druge izmene tretiranog oblika izvođenja, u okviru pronalaska.

Patentni zahtev:

Uredaj za povećavanje broja točkova motornih vozila, naznačen otkom srednjeg nosača na kome su priključeni delovi osovine i opruge jednog para točkova i koji se može umetnuti između srednjeg nosećeg tela vozila i jedne odgovarajuće premestive prvobitne osovine, pri čemu je u telu umetka predviđena jedna osovina za daljnje vodenje kretanja motora na premeštenu osovini i delovi za priključivanje ove osovine na postojeće pogonske delove kao, u danom slučaju i pogonski delovi za dopunsku osovinu.

FIG. 1.

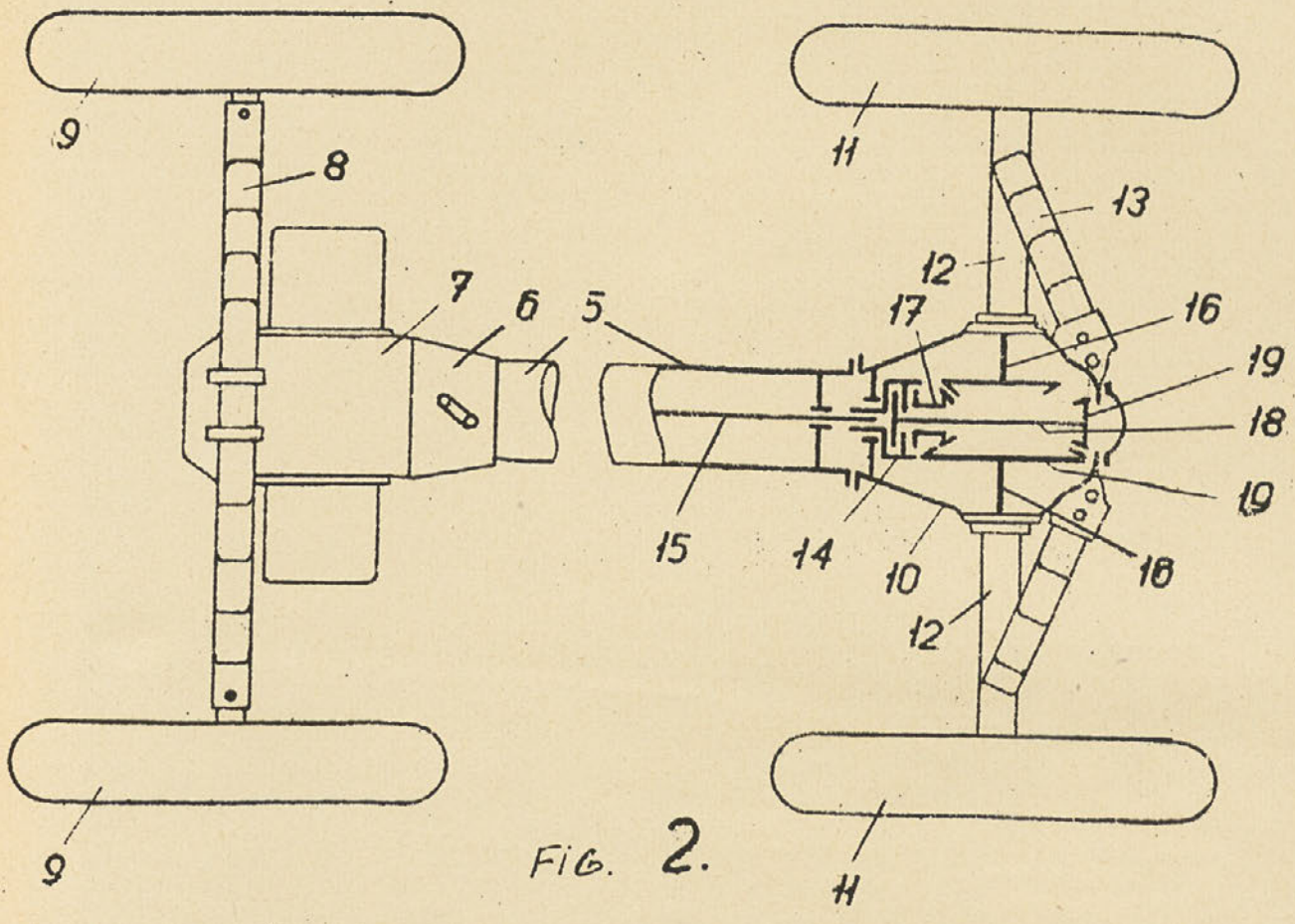


FIG. 2.

