

Kraljevina Jugoslavija

Uprava za zaštitu



Industrijske svojine

Klasa 63 (3)

Izdan 1 decembra 1935

Patentni Spis Br. 11909

Závody Tatra akciová společnost pro stavbu automobilu
a železničnického vozu, Praha-Smichov, Č. S. R.

Pogonski i upravljajući uređaj, naročito za guseničasta vozila.

Prijava od 1 septembra 1934.

Važi od 1 marta 1935.

Pronalazak se odnosi na pogonski i upravljajući uređaj, naročito za guseničasta vozila, kod kojeg radi upravljanja guseničasti lanac (odnosni gazišni točkovi) koji se nalazi na jednoj strani vozila, u odnosu na guseničasti lanac (odnosno gazišne točkove) koji se nalazi na drugoj strani vozila, biva pogoden manjom brzinom odnosno biva potpuno zaustavljen. Guseničasti lanci odnosno gazišni točkovi koji se nalaze na različitim stranama vozila kod poznatih uređaja većinom su pogonjeni jednim izvorom snage preko mehanizma za izravnavanje, pri čemu se razlika u brzinama koja služi za upravljanje dobija pomoću kočenja pogonskih delova koji se nalaze na jednoj strani mehanizma za izravnavanje.

Navedeni poznati uređaj pokazuje mnoge nezgode. Naročito kočnički uređaji i delovi mehanizma za izravnavanje mogu biti odmereni srazmerno jakim, pošto kočnicom zaustavljeni deo mehanizma za izravnavanje deluje kao nepomičan sa kružecim točkovima i tako mora da primi velike suprotne sile, dok sam mehanizam za izravnavanje mora ove velike da prenosi.

Dalje mehanizam za izravnavanje pri upravljanju deluje na neželjeni način kao prenosni mehanizam. Upravo pri upravljanju

se, usled pri tome nastale potrebe za snagom, želi da se pogonski motor pusti da radi velikim brojem obrtaja, i da se guseničasti lanac, odnosno gazišni točkovi puste da se kreću lagano.

Po pronalasku se nezgode poznatih uređaja odstranjuju na taj način što se svaki guseničasti lanac (odnosno gazišni točak) koji je postavljen na jednoj strani vozila priključuje na zajednički okvir snage, bez međuključenja mehanizma za izravnavanje, no ipak uz međuključenje po jednog spojnika koji se može isključivati i uključivati i podjednako osim toga po isključenju dotičnog spojnika može da se koči po jednom kočnicom.

Dalja odlika pronalaska sastoji se u tome, što za pogon svake strane vozila služi naročiti mehanizam konusnih točkova, mehanizam puža ili t. sl. i što je između pogonskog točka svakog od ovih mehanizama umešten spojnik koji se može oslobađati, odnosno što na ovaj točak deluje kočnica. Ovim izvođenjem je omogućeno, da se koriste slabiji i odgovarajući manji spojnici, odnosno kočnice, no što je to bio slučaj kod do sada uobičajenog rasporeda spojnika i kočnica na poprečnim osovinama.

Na nacrtu je pokazan šematički jedan primer izvođenja pronalaska.

Na jednom od izvora snage, prvenstveno na motoru sa unutrašnjim sagorevanjem u datom slučaju preko odgovarajućeg uključnog mehanizma i glavnog spojnika pogonjene podužne osovine 1 postavljeni su slobodno obrtni konusni zupčanci 2 i 3. Zupčanci 2 i 3 zahvataju u na poprečnim osovinama 6 i 7 naglavljene konusne zupčanike 4 i 5. Ove osovine 6 i 7 služe direktno ili uz posredstvo jednog daljeg mehanizma na primer mehanizam čeonih zupčanika, svaka, za pogon guseničastog lanca, koji je postavljen na jednoj strani vozila, odnosno pogonskih točkova. Svaki od zupčanika 2 i 3 čvrsto je vezan sa dobošem 8 odnosno 8'. Ovaj doboš pretstavlja jednu polovinu frikcionice spojnice; druga polovina frikcionice spojnice obrazuje se pomoću točka 9, 9' koji je u smeru obrtanja čvrsto vezan sa osovinom 1. Kod primera izvođenja je predviđen jedan konusni spojnik, tome odgovarajući točak 9, odnosno 9', može u odnosu prema osovinu 1 i zahvatnom klinu, da se pomera aksijalno pomoću uključne kuke ili t. sl. koja deluje na njegovu glavčinu. Oko spoljnog obima doboša 8 odnosno 8' obavijena je kočnička traka 11 odnosno 11' (ili kočnička papuča).

Kod pravog voženja vozila su oba spojnika 9, 9' uključeno u doboše 8, 8' i kočnica 11, 11' su popuštene. Kod upravljanja se uvek isključuje odgovarajući spojnik i podesno se priteže odgovarajuća kočnica. Stavljanje u dejstvo spojnika i odgovarajuće kočnice može podesno da se izvodi pomoću

po jedne naročite poluge koja je predviđena na vođinom mestu. Obe poluge mogu takođe jednovremeno da se stavljaju u dejstvo u smeru isključivanja spojnika i kočenja doboša, usled čega se celo vozilo koči. Naravno da spojnici i kočnice mogu biti proizvoljne vrste, a da se time ne utiče na bitnost pronalaska. Takođe mogu spojnici i kočnice biti postavljeni na drugom mestu u pogonske delove koji vode ka raznim stranama vozila; naročito se može primeniti udruženje ovih uređaja sa oba konusa zupčanika 4 odnosno 5 koji su postavljeni na poprečnim osovinama 6 odnosno 7.

Patentni zahtevi:

1) Pogonski i upravljajući uređaj, naročito za guseničasta vozila, naznačen time, što je svaki guseničasti lanac (odnosno gazišni točkovi) koji se nalazi postavljen na jednoj strani vozila, bez međumetanja mehanizma za izravnavanje hoda, priključen na zajednički izvor snage, no ipak uz međuključenje po jednog spojnika koji se može isključivati i uključivati i podesno se osim toga po isključenju dotičnog spojnika može kočiti pomoću po jedne kočnice.

2) Uređaj po zahtevu 1, naznačen time, što za pogon svake strane vozila služi po jedan naročiti mehanizam konusnih točkova, mehanizam puža ili t. sl. i što je između pogonskog točka svakog od ovih mehanizma umešten spojnik koji se može oslobađati, odnosno što na ovaj točak deluje kočnica.



