

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 JUNA 1937.

PATENTNI SPIS BR. 13354

Závody Tatra akciová společnost pro stavbu automobilů a železničních vozů,
Praha — Smíchov, Č. S. R.

Uredjaj uključnog mehanizma naročito kod motornih kola.

Prijava od 23 septembra 1936.

Važi od 1 decembra 1936.

Pronalazak se odnosi na uredjaj uključnog mehanizma, naročito za motorna kola. Pre svega je pronalazak namenjen za vozila sa jednim srednjim, na primer cevastim nosačem kolskog postolja, kod kojih je motor postavljen ispred prednje ili iza zadnje osovine. Rasporedom po pronalasku se postiže smanjenje dužine konstrukcije.

Do sada su motor, prenosni mehanizam i pogonjena glavna osovina većinom raspoređivani u jednom pravcu. Takođe je poznato, da se motor i prenosni mehanizam postavljaju poprečno u odnosu prema pogonjenoj osovini, a to je raspored motora koji u mnogim slučajevima nije željen.

Kod motornih vozila sa srednjim nosećim telom je uključni mehanizam obično bio postavljen iza motoru susedne osovine i obrazovao je jedan deo nosećeg tela. Ovaj raspored ima nezgodu, da pri rasklapanju jednog takvog prenosnog mehanizma mora da se skida i dotična osovina. Za otklanjanje ove nezgode je već predlagano, da se prenosni mehanizam postavi ispred susedne osovine. Ovo ipak ima usled srazmerno velike dužine prenosnog mehanizma opet nezgodu, da se motor nalazi postavljen i suviše daleko od linije u kojoj se nalaze točkovi.

Cilj pronalaska se uz izbegavanje napred ukratko navedenih nezgoda postiže uglavnom time, što se kako osovina koja pogoni prenosni mehanizam, a naročito krivajna osovina motora, tako i mehanizmom pogonjena osovina pruža poprečno, prvenstveno upravno, u odnosu na glavnu

osovinu prenosnog mehanizma.

Dalja odlika pronalaska sastoji se u tome, što je kod motornih vozila, — prvenstveno sa srednjim nosećim telom, na kojem mogu biti priključeni točkovi koji su nezavisno jedan od drugoga pokretni na više i na niže, — uključni mehanizam postavljen između motora i jednog dela vozila, u datom slučaju srednjeg nosača, prvenstveno na istoj strani susedne osovine kao i motor, poprečno u odnosu na podužnu sredinu vozila.

Dalje se pronalazak sastoji u tome, što je predviđena kutija u kojoj su raspoređeni prenosni članovi koji služe za priključak pogonske i pogonjene osovine, naročito parovi konusnih zupčanika i na koju se priključuje stvarna kutija uključnog mehanizma. Kod ovog izvođenja se prema jednoj daljoj odlici pronalaska uključni mehanizam utvrđuje, tako da se može skidati, na kutiji međuprenosnika, pri čemu prvenstveno kutija međuprenosnika uspostavlja vezu između kolskog postolja i motorove kutije. Tada može dakle prenosni mehanizam biti skidan bez smetnje u pogledu na osovину ili na motor.

Dalje odlike pronalaska se dobijaju iz primera izvođenja koji je pokazan u šematičkom predstavljanju jedan kraj, prvenstveno prednji kraj motornih kola sa srednjim nosačem, delimično u izgledu sa strane i delimično u preseku.

Priključujući se na motor 1 zajedno sa spojnikom 2 je upravno na spojnikovu osovину 2a postavljen uključni mehanizam 3, pri čemu se prenošenje kretanja sa osovine 2a vrši na prenosni mehanizam po-

moću konusnih zupčanika 4,5. Dalji par konusnih zupčanika 6,7 prenosi kretanje od prenosnog mehanizma na pogonjenu osovinu 8, koja je na poznat način postavljena u nosećem telu 9 i vodi ka pogonskoj osovini.

Farovi konusnih zupčanika 4,5 i 6,7 su smešteni u kutiji 3a. Na ovu se kutiju 3a priključuju s jedne strane motorova i spojnikova kutija 1,2 i kutija 3 uključnog mehanizma tako da se mogu skidati, dok se kutija 3a s druge strane sama priključuje na prednji kraj cevastog nosača 9. Gazišni točkovi 10 zajedno sa delovima 10a, 10b koji služe za opružno naslanjanje i vođenje, postavljeni su na nosećem telu 9 s druge strane mesta za utvrđivanje kutije 3a tako, da se postavljanje i skidanje celokupne pogonske jedniice i jedinice prenosnog mehanizma može izvoditi bez ikakve smetnje.

S druge strane se i motor 1 ili prenosni mehanizam 3 (skidanjem flanše 12) daje skidati sa kutije bez smetnje od njene strane i bez uticanja od strane osovine.

Stavljanje u dejstvo uključnog mehanizma 3 se vrši pomoću obične loptaste postavljene uključne poluge 12. Kod predstavljenog, na putanju voženja upravnog rasporeda prenosnog mehanizma dobija se korist kratke uključne poluge dok se kod vodoravnog rasporeda mehanizma poluga približuje bliže vodi vozila, što je značajno, kad se naročito kod većih teretnih vozila vodino sedište nalazi u znatnom rastojanju od podužne sredine vozila.

Naravno da su moguće mnoge izmene predstavljenog primera izvođenja. Tako pronalazak nije ograničen na motorna kola, već može biti upotrebljen i kod drugih pogonskih kola ili drugih pogonskih postrojenja, gde se imaju slični odnosi i zadatci, i dalje je na primer moguće, da sa i motorova osovinu pruža poprečno u odnosu na pogonjenu osovinu ili da pogonska osovinu i pogonjena osovinu budu priključene na različite strane pogonskog mehanizma. Dalje može na primer prenosni mehanizam biti u navedenom rasporedu postavljan sam ili sa motorom između osovinu, ili kutija međuprenosnika može obrazovati priključni deo za jednu osovinu.

Patentni zahtevi:

1.) Uredaj uključnog prenosnog mehanizma kod motornih kola, naznačen time, što se kako osovinu koja pogoni prenosni mehanizam, naročito krivajna osovinu motora, tako i prenosnim mehanizmom pogonjena osovinu pružaju poprečno, prvenstveno upravno na glavnu osovinu prenosnog mehanizma.

2.) Uredaj prenosnog mehanizma po zahtevu 1, naznačen time, što su obe osovine koje se pružaju poprečno u odnosu prema prenosnom mehanizmu priključene na istoj strani prenosnog mehanizma.

3.) Uredaj prenosnog mehanizma po zahtevu 1 ili 2, naznačen time, što su obe na prenosni mehanizam priključene osovine uglavnom raspoređene u jednoj ravni.

4.) Uredaj prenosnog mehanizma po zahtevu 1, 2 ili 3, za motorna vozila, prvenstveno sa srednjim nosećim telom na koje mogu točkovi biti priključeni nezavisno pokretno jedan od drugoga na više i na niže, naznačen time, što je uključni mehanizam postavljen između motora i jednog dela vozila, u datom slučaju srednjeg nosača, prvenstveno na istoj strani susedne osovine kao i motor, i poprečno u odnosu prema podužnoj sredini vozila.

5.) Uredaj prenosnog mehanizma po zahtevu 4, naznačen time, što je uključni mehanizam postavljen vertikalno iznad priključnih osovinu ili bočno od ovih osovinu.

6.) Uredaj prenosnog mehanizma po zahtevu 1 do 5, naznačen time, što ima kutiju, u kojoj su postavljeni prenosni članovi koji služe za priključak pogonske i pogonjene osovine, naročito parovi konusnih zupčanika i na koju se priključuje stvarna kutija uključnog mehanizma.

7.) Uredaj prenosnog mehanizma po zahtevu 6, naznačen time, što je uključni mehanizam utvrđen na kutiji međuprenosnika tako da se može skidati, pri čemu prvenstveno kutija međuprenosnika uspostavlja vezu između kolskog postolja i motorove kutije.

8.) Uredaj prenosnog mehanizma po zahtevu 7, naznačen time, što je kutija međuprenosnika sa svoje strane već priključena slobodno noseći na kolsko postolje.



