

KRALJEVINA JUGOSLAVIJA

UPRAVA ZA ZAŠTITU



INDUSTRIJSKE SVOJINE

KLASA 63 (3)

IZDAN 1 MAJA 1937.

PATENTNI SPIS BR. 13278

Akciová společnost dříve Škodovy závody v Plzni, Praha i Ing. Zubatý Josef, Plzeň, Č. S. R.

Pogon terajućih osovina troosovinskog odn. višeosovinskog vozila.

Prijava od 18 aprila 1936.

Važi od 1 novembra 1936.

Naznačeno pravo prvenstva od 18 aprila 1935 (Č. S. R.).

Predmet pronalaska je pogon terajućih osovina troosovinskog ili višeosovinskog motornog vozila preko višestepenog zupčaničkog mehanizma, koji se u smislu pronalaska raspoređuje izvan obeju terajućih osovina, da bi slobodan prostor između obeju osovina mogao da bude najbolje iskorišćen. Pri tome se svaka osovina pogoni po jednom samostalnom osovnom od zupčaničkog prenosa, pri čemu pogonjene osovine obeju osovina međusobno stoje trajno u zahvatu pri prenosu 1:1. Raspoređivanje zupčaničkog mehanizma izvan terajućih osovina donosi sa sobom mnogostruke koristi. Otstojanje između obeju osovina može se na odgovarajući način iskoristiti za to, da obrtna osovina, koja pogoni udaljeniju osovinu može da se izvede toliko dugačka koliko je to moguće i može da bude pomoću kardanskih zglavkova više puta iskrivljena, čime se postiže stalan zahvat zupčanika obrtne osovine sa tanjirastim točkom diferencijala. Čak se time snižava i abanje kardanskog zglavka i t. sl.

Pogon prema pronalasku predstavljen je na sl. 1 i 2 u jednom obliku izvođenja i to pri upotrebi kod oscilujućih osovina troosovinskog vozila.

Terajuća obrtna osovina 1 priključena je na terajuću obrtnu osovinu 2 dvostepenog zupčaničkog mehanizma (Vorgelege) sa zupčanicima 3, 4, 5 i 6. Zupčanik 3 naleže slobodno obtljivo na obrtnoj osovini 2 i pri prenosu u sporo kretanje spaja se sa obrtnom osovinom uz posredovanje spoj-

ke 7 u vidu čeljusti, koja pomerljivo naleže na jednom nažljebljenom delu obrtne osovine 2. Točak 3 zahvata u točak 4, koji čini sa točkom 5 na obrtnoj osovini 8 jednu prityrdenu fiksiranu celinu, koja pomoću zupčanika pogni po sebi poznati diferencijal 9 oscilujuće osovine. Točak 5 hvata u točak 6 sa prenosom 1:1, koji je namešten na obrtnoj osovini 14, koja preko dva kardanska zglavka 17, 18 i jedne umetnute dvodelne obrtne osovine 15 pogoni obrtnu osovinu 16 i pripadajući zupčanik, koji stoji u zahvatu sa tanjirastim točkom diferencijala 12 druge osovine 13. Usled toga što je prenos između zupčanika 5 i 6 u srazmeru 1:1 to obadva diferencijala 1:1 mogu biti jednaka.

Zupčanički mehanizam ponajbolje se smešta u oklopu 19, koji obrazuje jednu celinu sa oklopom diferencijala 9 prve osovine 11 i može odgovarajući da bude izveden tako, da on ispunjava celishodno prostor između vešalačkih čepova 10 viljušaka oscilujućih poluosovina. Raspored zupčaničkog mehanizma izvan obeju osovina ima preimućstvo, da pojedine obrtne osovine 14, 15 i 16 dotle dogod je to moguće mogu da budu birane, čime se pomoću kardanskih zglavkova 17, 18 postiže po mogućnosti najmanji mogući ugao kod pojedinih krivina pa usled toga i stalan bezudarni hod diferencijala 12 zadnje osovine bez obzira na malo abanje zglavkova 17, 18. Kod upotrebe oscilujućih osovina pogonski mehanizam obeju osovina i tako čvrsto naleže na okviru tako, da se odgo-

varajućim izvođenjem (klaćenjem) zadnje osovine iz horizontalne ravni prednje osovine može da postigne najpovoljniji i stalni ugao krivne kod oba kardanska zglobova, što ima za posledicu takode ranije pomenuta preimućstva odn. najjednačnije kretanje i najmanje abanje.

Zupčanički mehanizam omogućava prenos u lagano i to kod uključivanja spojke 7 u točak 3 preko točka 4 kako preko obrtne osovine 6 u prvi diferencijal 9, a tako i preko prenosa 5, 6 na obrtnu osovina 14 i dalje osovine odn. obrtne osovine 15, 16 u drugi diferencijal 12. Ako se spojka (kvačilo) uključi u točak 6, to obrtna osovina 8 pogoni preko prenosa 5, 6 prvi diferencijal 9 i osim toga neposredno preko jednog zahvata točkova diferencijal 12 druge osovine preko obrtnih osovine 14, 15 i 16.

Pošto su obe osovine međusobno spojene samo obrtnom osovinom 15, to se u slučaju potrebe zadnja osovina može veoma lako da demontira, a da se pri tome ne moraju preduzimati nikakve promene u pogonskoj spravi prve osovine. Toga radi je spojna obrtna osovina 15 izvedena dvoделно i obadva su dela spojena kvačilom 20. Prirodno je da zupčanički mehanizam može da bude izveden višestepeno, isto kao što i broj osovine nije ograničen, od kojih se svaka pogoni po jednom samostalnom obrtnom osovinom iz zupčaničkog mehanizma.

Patentni zahtevi:

1.) Pogon terajućih osovine troosovinskog odn. višeosovinskog motornog vozila preko višestepenog zupčaničkog mehanizma, naznačen time, što se zupčanički mehanizam raspoređuje na spoljašnjoj strani terajućih osovine, pri čemu se pogonska sila prenosi na svaku osovina od jedne samostalne obrtne osovine.

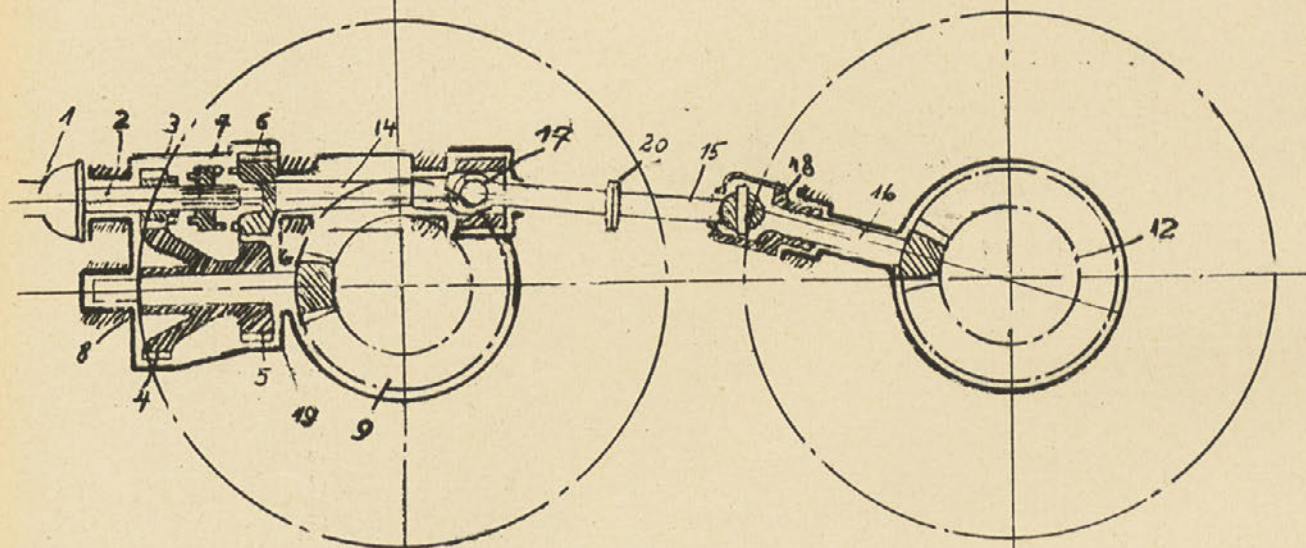
2.) Pogon terajućih osovine po zahtevu 1, naznačen time, što diferencijale pojedinih osovine pogoneće obrtne osovine stoje u trajnom zahvatu preko zupčaničkog prenosa u srazmeri 1:1.

3.) Pogon terajućih osovine po zahtevu 1 i 2, naznačen time, što je udaljeniju osovina pogoneća obrtna osovina raspoređena u produženju terajuće obrtne osovine (2) zupčaničkog mehanizma i što je snabdevena sa više kardanskih zglobova.

4.) Pogon terajućih osovine po zahtevima 1 do 3, naznačen time, što se pogon zadnje osovine vrši samo preko jednog jedinog zupčaničkog zahvata.

5.) Pogon terajućih osovine po zahtevima 1 do 4, naznačen time, što je zupčanički mehanizam raspoređen u prostoru između vešalačkih čepova viljušaka oscilujućih osovine.

Sl. 1.



Sl. 2.

