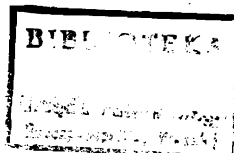


Warszawa, data 15 kwietnia 1954 r.

B62d 55/18

URZĄD PATENTOWY



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 35697

Kl. 63 c, 30

Główny Instytut Mechaniki

(Warszawa, Polska)

Ogniwo gaśnicy do pojazdów gaśnicowych

Udzielono patentu z mocą od dnia 20 maja 1950 r.

Wynalazek dotyczy nowej konstrukcji ogniwa gaśnicy do pojazdów gaśnicowych, szczególnie przydatnej do czołgów i ciężkich ciągników. Ogniwa gaśnic są przeważnie dość ciężkie, odlane jako całość lub odkute. Elementami przenoszącymi siły napędowe są ząb lub garb oraz ostroga metalowa, lub poduszka gumowa, stykająca się z nawierzchnią drogi. Ogniwa łączą się ze sobą przegubowo, a łożysko ślizgowe smarowane jest towotem lub też rzadszym smarem, w celu zmniejszenia tarcia przy ruchach dokoła osi przeguba. Poduszka gumowa, łożysko oraz ząb podlegają silnemu zużyciu. Wszystkie dotychczasowe próby rozwiązania tego zagadnienia prowadziły do wymiany pojedynczych elementów ogniwa gaśnicy, zużytych wskutek długotrwałej pracy, lub uszkodzonych przedwcześnie wskutek silnych uderzeń, pochodzących od kamienistej drogi. Np. jeden ze sposobów rozwiązań polegał na łączeniu drogą spawania zęba wykonanego z blach z częściami bocznymi ogniwa oraz na łączeniu śrubami korytka poduszki gumowej z korpusem ogniwa. Wymiana poje-

dyńcych części była przy tej konstrukcji połączona z pewnymi trudnościami, ponieważ w przypadku wymiany zębów i korytka, jak również innych zużytych części gaśnicy, cała gaśnica musiała być zdejmowana ze swych kół napędowych. Konstrukcja ogniwa gaśnicy według wynalazku usuwa powyższe wady.

Wynalazek polega na tym, że zarówno ząb jak i korytko są osadzone ze swymi wewnętrznymi powierzchniami na specjalnej tulejce oraz skrecone ze sobą śrubami. Konieczne jest przy tym nadanie tulejce, na której jest osadzony ząb i korytko, specjalnego kształtu, umożliwiającego przekrzywianie się zamocowanych na niej części. Stosuje się np. sześciokątną diagonalną rurę, na której płaskich ściankach osadza się z jednej strony ząb a z drugiej korytko. Zamiast sześciokątnej rury można też użyć cylindrycznej tulejki ze ściętymi na płask dwiema leżącymi naprzeciw siebie powierzchniami. W tym przypadku ząb i korytko wykonuje się z wewnętrznymi powierzchniami, ukształtowanymi odpowiednio do płaskich ścięć na tulejce mocującej.

Zalety, wynikające z takiej konstrukcji ogniwa gąsienicy polegają na tym, że można wymieniać teraz wszystkie jej części, podlegające silnemu zużyciu. Gąsienica, którą dotąd trzeba było w przypadku uszkodzenia wymieniać na nową, może być obecnie szybko reperowana wskutek możliwości wymieniać tylko części uszkodzonych. Dzięki temu, że jako połączenia z ogniwnem zęba i korytka zastosowana jest tulejka z płaskimi ściankami i że obie części mocuje się w sposób łatwy za pomocą śrub, konstrukcja jest lekka i prosta. Pozwala ona zatem na wymianę zęba i korytka bez konieczności zdejmowania gąsienicy z kół napędowych. Zanieczyszczenie gąsienicy nie przeszkadza w czynności wymiany, ponieważ śruby łączące ząb z korytkiem łatwo dają się odkręcić. Z tego względu można przeprowadzać tego rodzaju reperacje podczas drogi, bez potrzeby uciekania się do pomocy warsztatu. Produkcja ogniw gąsienicowych według wynalazku jest znacznie tańsza i prostsza, ponieważ poszczególne części są łatwo obrabialne, a ich montaż również nie nastęrcza trudności.

Na rysunku przedstawiono dwa przykłady rozwiązań konstrukcyjnych wynalazku, przy czym: fig. 1 przedstawia widok i przekrój ogniwa gąsienicy wraz z zębem i korytkiem, osadzonymi na sześciokątnej rurze, fig. 2 przedstawia inną postać rozwiązania ogniwa gąsienicy.

Fig. 1 przedstawia korpus ogniwa gąsienicy 1 w częściowym widoku. Zamiast stosowanej normalnie tulejki cylindrycznej, użyto tu rurę sześciokątną 2. Na niej zamocowano po jednej stro-

nie ząb 3 a po drugiej korytko 4 poduszki gumowej z odpowiednio ukształtowanymi powierzchniami wewnętrznymi. Śruby 5 oraz płaskie powierzchnie sześciokątnej rury zapewniają trwałe zamocowanie. Po odkręceniu śrub 5, zarówno ząb jak i korytko mogą być łatwo zdjęte i zastąpione nowymi.

Fig. 2 przedstawia konstrukcję ogniwa znaną, tym, że sześciokątną tuleję zastąpiono tu tuleją cylindryczną 2 o ściętych płasko dwóch przeciwległe położonych odcinków ścianki. Do tych ściętych powierzchni 6 i 7 przylega odpowiednio obrobiony ząb 3, a korytko poduszki 4 styka się z tuleją (na powierzchni 2) swą walcowo obrobioną powierzchnią 8. Obie części są zaciśnięte na tulei śrubami 5, łączącymi je wspólnie ze sobą. Jeśli przewiduje się w ogniwie specjalne uszczelnienie powierzchni styku tulei 2 oraz zęba ogniwa, to można również i przy tym rozwiązaniu użytkować wolną przestrzeń, znajdującą się w zębie, jako zbiornik smaru.

Zastrzeżenie patentowe

Ogniwo gąsienicy pojazdów gąsienicowych, znamienne tym, że korytko poduszki (4) i ząb (3) przylegają swymi wewnętrznymi powierzchniami (7, 8) do zewnętrznych płaskich powierzchni tulei (2), przy czym zarówno korytko, jak i naprzeciw niego umocowany ząb, dają się, po ich zużyciu się, zdejmować i zastępować nowymi.

Główny Instytut Mechaniki

Fig.1.

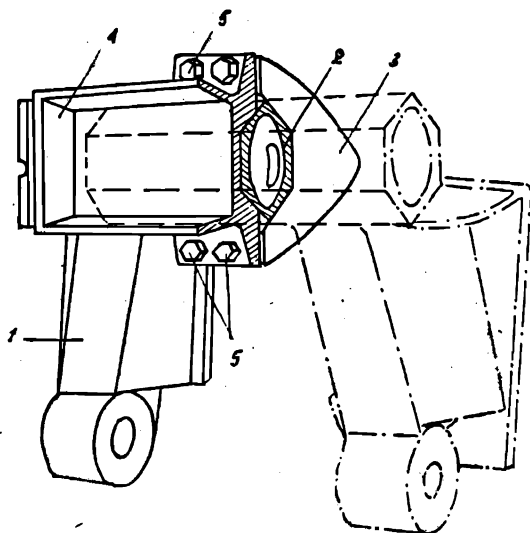


Fig.2.

