

URZĄD PATENTOWY

~~B 26 d 55/10~~

BIBLIOTEKA

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 25202.

Kl. 63 c, 30.

Fiat Società Anonima
(Turyn, Włochy).

Osadzenie wózków podporowych w ramie pojazdu gąsienicowego.

Zgłoszono 18 stycznia 1935 r.

Udzielono 9 lipca 1937 r.

Przedmiotem wynalazku jest osadzenie wózków podporowych pojazdów gąsienicowych, zawieszonych sprężynująco, a polega głównie na tym, że wsporniki tych wózków są prowadzone pionowo w prowadnicach, wykonanych w ramie wozu, aby przy drganiach krążków podporowych nie powstawały naprężenia skręcające w resorach płaskich lub naprężenia ścinające — w sprężynach spiralnych. Układ wózków może być przy tym taki, że poszczególne pary wózków podporowych względnie wsporniki tych wózków są połączone ze sobą za pomocą układu wyrównawczego, np. dźwigni, w celu równomiernego rozłożenia obciążenia pojazdu na wszystkie wózki podporowe, co ma ważne znaczenie przy toczeniu się takiego pojazdu po terenie nierównym.

Dalsza istota wynalazku polega na tym, że zawieszenie ramy pojazdu na wózkach podporowych jest uskuteczniane jedynie w dwóch miejscach na każdym boku pojazdu.

Na rysunku są przedstawione schematycznie trzy przykłady wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia układ trzech dwuosiowych wózków podporowych gąsienicy pojazdu. Krążki podporowe 1 znajdują się po wewnętrznej stronie taśmy B. Osie każdego wózka są połączone dźwignią przechylną 2, osadzoną przegubowo na czopach 3 wsporników 4, 5, 6, przy czym wsporniki te mogą się przesuwac pionowo w odpowiednio wykonanych prowadnicach ramy 7 wozu. Drugi koniec każdej prowadnicy jest zaopatrzony w czop, na którym

01. 55. 3. 21. 82.
wspierają się końce resoru płaskiego 8, osadzonego przegubowo na czopie 9 ramy pojazdu. Konstrukcja taka pozwala na wyrównywanie obciążenia krążków podporowych 1. Ze wspornikiem 6 jest połączony koniec półresoru 10, sztywno przymocowanego do ramy 7.

Ciężar pojazdu jest w danym wykonaniu przenoszony na krążki podporowe w miejscach 9 i 11.

Półowka resoru 10 może być zastąpiona resorem 17 o tym samym kształcie, co resor 8. Resor ten waha się około czopa 18, przy czym końce jego opierają się na wspornikach 5 i 6. Układ ten jest korzystny zwłaszcza wtedy, gdy chodzi o krótszą budowę pojazdu gąsienicowego.

Na fig. 2 jest przedstawiony układ czterech dwuosiowych wózków podporowych, połączonych z czterema wspornikami 4, 5, 6 i 6a, jako dalszy przykład wykonania wynalazku.

Układ ten odróżnia się od przedstawionego na fig. 1 jedynie tym, że resor 10 jest resorem całkowitym i że łączy on ze sobą wsporniki 6 i 6a. Resor ten może się przechylać około czopa 11 na ramie 7.

W końcu na fig. 3 jest przedstawiony schematycznie układ pięciu wózków podporowych, połączonych z pięcioma wspornikami 4, 5, 6, 6a i 12, jako trzeci przykład wykonania wynalazku.

We wsporniku 12 jest umocowany koniec półresora 13, osadzonego sztywnie na ramie 7, podobnie jak na fig. 1. Resory 8 i 10 w przeciwieństwie do układu według fig. 2 są zawieszone na dźwigni 15, osadzonej wahliwie na czopie 16 w ramie 7. Dźwignia ta powoduje równomierne rozłożenie obciążenia pojazdu na wózki podporowe, osadzone z jednej strony na wspornikach 4 i 5, a z drugiej strony na wspornikach 6 i 6a. Obciążenie pojazdu przenosi się na wózki podporowe w miejscach 14 i 16.

Wynalazek nie ogranicza się tylko do przedstawianych na rysunku postaci wy-

konania. Nie jest rzeczą konieczną, aby na każdym wsporniku były osadzone dwa krążki podporowe 1; zasada wynalazku nie zmieni się, gdy na każdym wsporniku będzie zawieszony tylko jeden krążek podporowy.

Wreszcie niektóre lub wszystkie resory płaskie mogą być zastąpione sprężynami spiralnymi, przy czym działanie wyrównawcze resorów płaskich może być ewentualnie uskutecznione za pomocą dźwigni przychylnych, połączonych w odpowiedni sposób ze sprężynami spiralnymi.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Osadzenie wózków podporowych w ramie pojazdu gąsienicowego, znamienne tym, że wsporniki (4) wózków podporowych są prowadzone przesuwnie w pionowych prowadnicach, wykonanych w ramie wozu.

2. Osadzenie wózków według zastrz. 1, znamienne tym, że wsporniki (6) każdego z dwóch wózków podporowych są połączone ze sobą resorami.

3. Osadzenie wózków według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że resory każdego z dwóch wózków zawieszone są przegubowo na dźwigni (15), osadzonej wahliwie na czopie (16) ramy (7).

4. Osadzenie według zastrz. 1 — 3, znamienne tym, że w razie gdy liczba wsporników krążków podporowych (1) po każdej stronie pojazdu jest nieparzysta, jeden (6 — 12) z nich zamocowany jest na ramie (10 — 13).

5. Osadzenie według zastrz. 1 — 4, znamienne tym, że ciężar wozu jest przenoszony na układ krążków podporowych z każdego boku za pośrednictwem dwóch czopów (9, 11 wzgl. 9, 18, wzgl. 14, 15).

Fiat Società Anonima.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

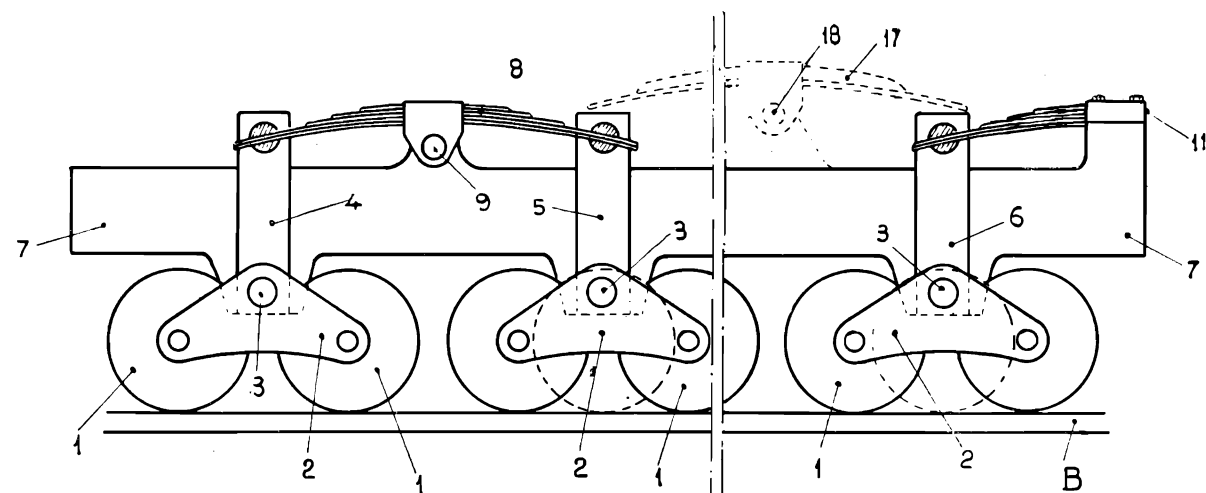


Fig. 1

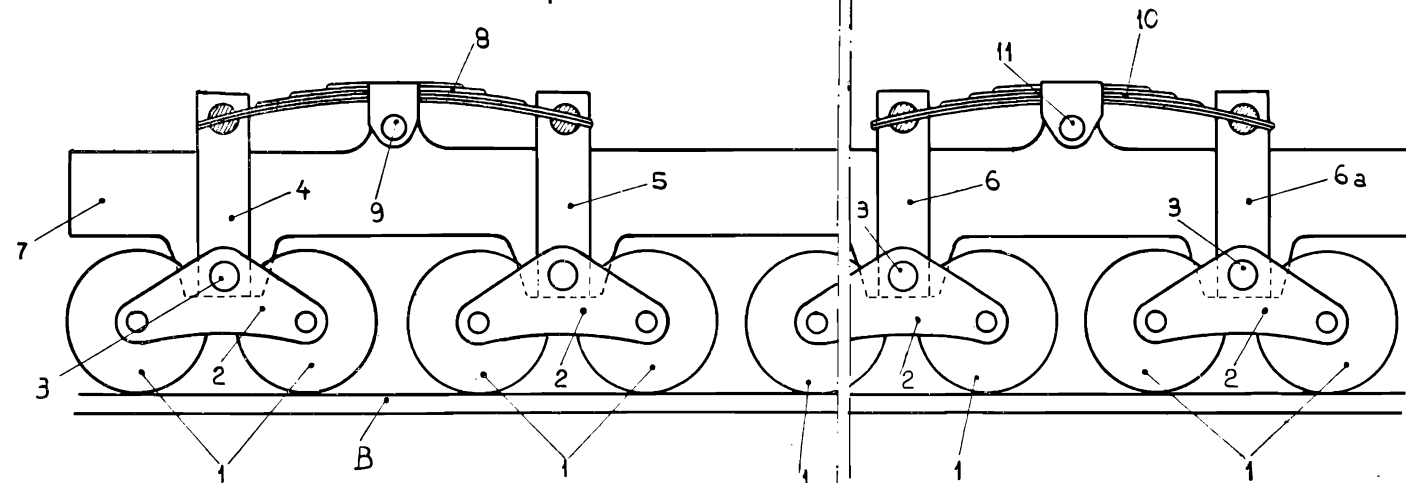


Fig. 2

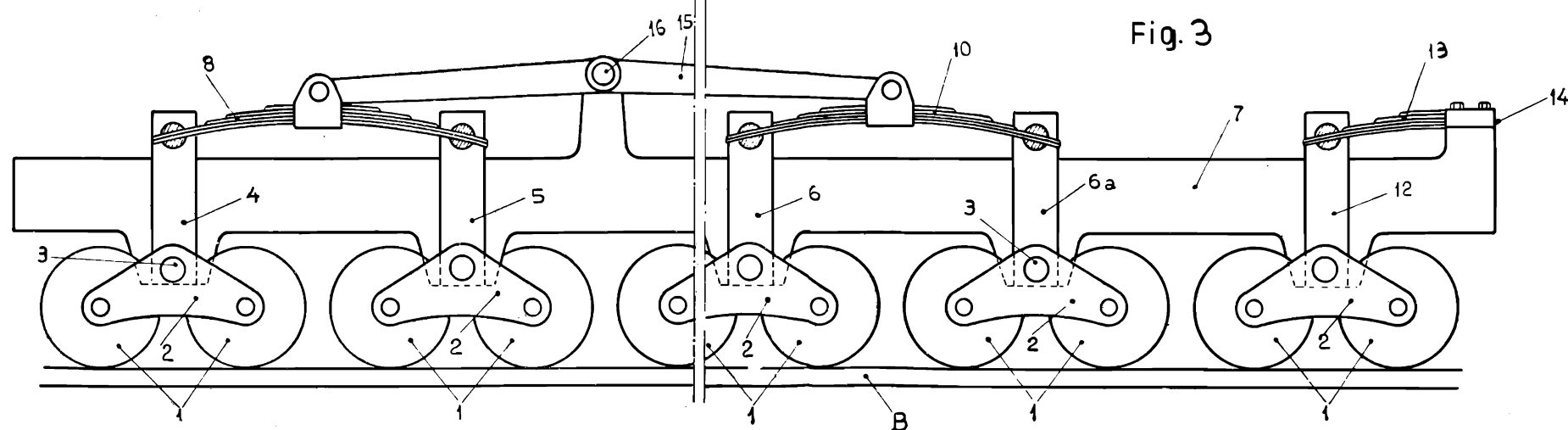


Fig. 3