

URZĄD
PATENTOWY
PRL

OPIS PATENTOWY

60060

Patent dodatkowy
do patentu _____

Kl. 19 c, 19/26

Zgłoszono: 12.IX.1967 (P 122 567)

Pierwszeństwo: _____

MKP E 01 c 19/26

Opublikowano: 10.VII.1970

UKD

Twórca wynalazku: Stanisław Vit

Właściciel patentu: Stavostroj, národní podnik, Nove Mesto nad Metuji
(Czechosłowacja)

Walec drogowy

1

Przedmiotem wynalazku jest walec drogowy, w szczególności zaś ułożyskowanie umieszczonego w jarzmie cylindra sterującego, umożliwiające wychylanie walca zarówno w pionowej, jak i poziomej płaszczyźnie.

W znanych walcach drogowych cylindry sterujące są ułożyskowane wychylnie w stosunku do ramy w jednym lub w dwóch jarzmach. Niedogodność rozwiązania z dwoma jarzmami polega na tym, że cylindry są umieszczone wewnątrz jarzm i wskutek tego są przez nie opasane. Utrudnia to montaż i wyjmowanie cylindrów z ramy pomijając to, że jarzma tworzą martwy zwis powiększający nieczynną długość walca.

Natomiast w rozwiązaniu z jednym jarzmem, jarzmo jest osadzone u góry w płaszczyźnie prostopadłej, wzdłuż cylindra sterującego. Ten układ tworzy pomiędzy górną krawędzią cylindra i ramą większą wnękę, co z kolei zwiększa całkowitą wysokość maszyny.

Niedogodności te są wyeliminowane według wynalazku dzięki temu, że cylinder sterujący jest ułożyskowany w jarzmie w kształcie litery „U”, umieszczonym w poziomej lub lekko od poziomu odchylonej płaszczyźnie, przy czym jarzmo to jest połączone z prostopadłym czopem, służącym do wychylania cylindra sterującego, w płaszczyźnie poziomej, za pomocą jednobocznego wspornika, zamocowanego w środku w stosunku do jarzma.

Rozwiązanie według wynalazku ułatwia wbudo-

2

wywanie i wymontowanie cylindra sterującego, upraszcza wykonanie i konserwację walców drogowych oraz obniża nieczynną długość walca i umożliwia jego pracę ściśle na nawierzchni. Niezależnie od tego rozwiązanie to daje dalsze korzyści, na przykład przy pakowaniu i przewożeniu walców drogowych.

Dalsze szczegóły wynalazku wynikają z przykładów wykonania, uwidocznionych na rysunku, na którym fig. 1 i 2 przedstawiają cylinder sterujący, ułożyskowany w ramie walca drogowego za pomocą jarzma według wynalazku, w widoku z boku, i w widoku z góry, fig. 3 — jarzmo według wynalazku z na stałe połączonym z nim wspornikiem, w widoku z boku i fig. 4 — odmianę jarzma według wynalazku z połączonym z nim wychylnie wspornikiem w widoku z boku.

Cylinder sterujący 1 walca drogowego jest ułożyskowany swą osią 2 obrotowo w jarzmie 3. Do jarzma 3 jest zamocowany w środku i skierowany ukośnie w górę wspornik 4, połączony na swym górnym końcu z ramą nośną 7 walca drogowego za pomocą czopa 6, ułożyskowanego obrotowo w łożysku 5.

Takie ułożyskowanie umożliwia wychylenie cylindra sterującego 1 w płaszczyźnie poziomej.

Jeżeli wspornik 4 jest połączony na stałe z jarzmem 3, jak przedstawia to fig. 3, to wówczas możliwe jest wychylne podparcie w płaszczyźnie poziomej za pomocą osadzonego we wsporniku 4 czopa 8,

ułożyskowanego w łożysku 9, połączonym z czopem 6.

W odmianie rozwiązania wychylne podparcie w płaszczyźnie prostopadłej osiąga się przez połączenie jarzma 3 ze wspornikiem 4 za pomocą czopa 10, jak przedstawia to fig. 4.

Przedmiot wynalazku może być także wykorzystany z powodzeniem w innych przenośnych, sterowanych maszynach o podobnej funkcji jak walce drogowe.

Zastrzeżenia patentowe

1. Walec drogowy z cylindrem sterującym, ułożyskowanym wychylnie w stosunku do ramy w jarzmie w kształcie litery „U”, **znamienny tym**, że jarzmo (3) jest umieszczone w płaszczyźnie po-

ziomej lub w płaszczyźnie lekko od niej odchylonej oraz połączone jest z ramą nośną (7) obrotowo w płaszczyźnie poziomej i pionowej za pomocą umieszczonego w środku na jarzmie (3) wspornika (4), skierowanego ukośnie w górę.

2. Walec drogowy według zastrz. 1, **znamienny tym**, że wspornik (4) jest połączony na stałe z jarzmem (3) i z ramą nośną (7), za pomocą poziomego czopa (8), ułożyskowanego w łożysku (9) i pionowego czopa (6), ułożyskowanego obrotowo w łożysku (5) ramy nośnej (7).

3. Odmiana walca drogowego według zastrz. 1, **znamienna tym**, że wspornik (4) jest połączony na stałe z ramą nośną (7) za pomocą czopa pionowego (6), osadzonego w łożysku (5) oraz obrotowo z jarzmem (3) za pomocą czopa poziomego (10).

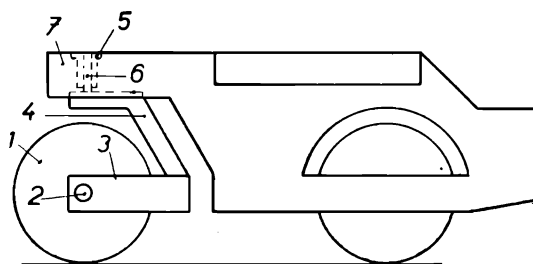


Fig. 1

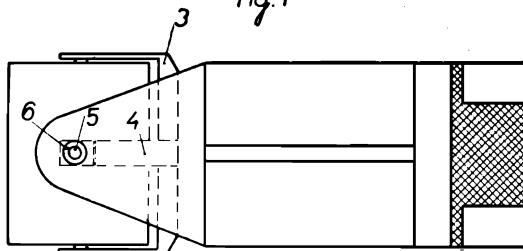


Fig. 2

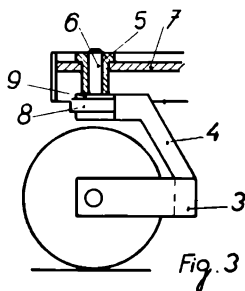


Fig. 3

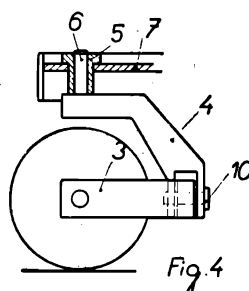


Fig. 4