

Warszawa, 6 lutego 1933 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 17439.

Kl. 63 c 40.

Adolphe Kegrèsse
(Courbevoie, Francja).

Zawieszenie elastyczne wózka nośnego w samochodach gaśnicowych.

Zgłoszono 19 grudnia 1930 r.

Udzielono 9 listopada 1932 r.

Pierwszeństwo: 30 grudnia 1929 r. (Francja).

Pożądanym lub nawet nieodzownym warunkiem sprawnego działania szybko-bieżnych napędów gaśnicowych jest sprężyste połączenie krążków nośnych z dal-szym mechanizmem, które mogłoby tłumić drgania w pobliżu miejsca ich powstawania w nawierzchni, po której porusza się po-jazd.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest sprężyste zawieszenie zestawu krąż-ków nośnych na głównym wahadle nośnym pojazdów wspomnianego rodzaju.

Na rysunku przedstawiono przykłady wykonania wynalazku, wybrane z pośród możliwych rozwiązań urządzenia lub tłumienia wspomnianych drgań.

Na rysunku fig. 1 przedstawia w wido-ku z przodu przykład wykonania wynalaz-ku w zastosowaniu do zestawów o dwóch wózkach; fig. 2 jest widokiem z góry według fig. 1 z częściowym przekrojem wzdłuż li-nji A—B; fig. 3 jest widokiem z przodu od-miany wykonania wynalazku; fig. 4 uwi-docznie przekrój wzdłuż linii A—B we-dług fig. 3.

Na wszystkich figurach liczbą 1 ozna-czono oś nośną tej części pojazdu, która po-siada napęd gaśnicowy, i jest przymoco-wana do podwozia w sposób znany, np. za-pomocą resorów płaskich 2 (fig. 1, 2 i 3). Na każdym końcu osi 1 jest osadzone wahi-wie główne wahadło nośne 3 (fig. 1, 2 i 3).

W urządzeniu według fig. 1 i 2, wahadło nośne 3 jest połączone z zestawem krążków zapomocą sprężyn 4, które jednym końcem opierają się o dolną podstawę wahadła, drugim zaś o tarcze odpowiedniego kształtu, łączące między sobą poszczególne krążki 7 każdego wózka. Jeden koniec sprężyny jest prowadzony zapomocą trzpienia 8 przymocowanego do części dolnej 5 wahadła 3, drugi zaś — zapomocą trzpienia 9, przytwierdzonego do tarczy łączącej 6. Trzpienie 8 i 9 służą równocześnie jako zderzaki ograniczające ruch sprężyny 4.

W odmianie wykonania według fig. 3 i 4, sprężyny śrubowe są zastąpione blokami 10 i 11 z materiału plastycznego (np. gumy) odpowiedniego kształtu, które są osadzone wzdłuż obwodu wewnętrznego części 12, przymocowanej na stałe do części dolnej wahadła 3. Część środkowa bloków z materiału plastycznego 10 i 11 dotyka do łącznika 13 krążków 7. Łączniki 13 posiadają taki kształt, aby większy przesuw podłużny zestawu krążków względem wahadła stał się niemożliwy. Bloki 10 i 11 są osadzone pod ciśnieniem tak, iż wózek utworzony z łącznika 13 i krążków 7 zostaje utrzymany w swym miejscu.

Jak widać z powyższego, obydwa urządzenia zapewniają sprężyste połączenie

zestawu krążków z głównym wahadłem nośnym.

W przykładzie wykonania według fig. 1 i 2, sprężyny spiralne 5 tłumią drgania dowolnego kierunku.

W odmianie wykonania według fig. 3 i 4, drgania te są tłumione zapomocą bloków z plastycznego materiału.

W obydwóch przypadkach niema wcale przegubów. Sprężystość sprężyn 4 albo bloków z plastycznego materiału 10 i 11 umożliwia drgania wzajemne krążków 7 jednego wózka.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zawieszenie elastyczne wózka nośnego w samochodach gąsienicowych, znamienne tem, że składa się z przymocowanych do ramienia nośnego wózka bloków z elastycznego materiału, przez które przepuszczone są łączniki osi kółek wózka.

2. Zawieszenie według zastrz. 1, znamienne tem, że elastyczne bloki są wpuszczone w odpowiednie wycięcia łączników osi, w celu zabezpieczenia wózka od przesunięć wzdłuż.

Adolphe Kegresse.

Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy.

Fig.1.

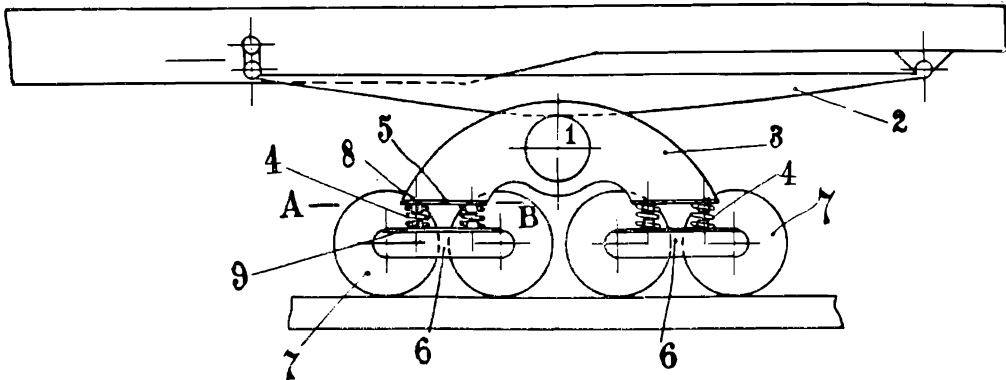


Fig.2.

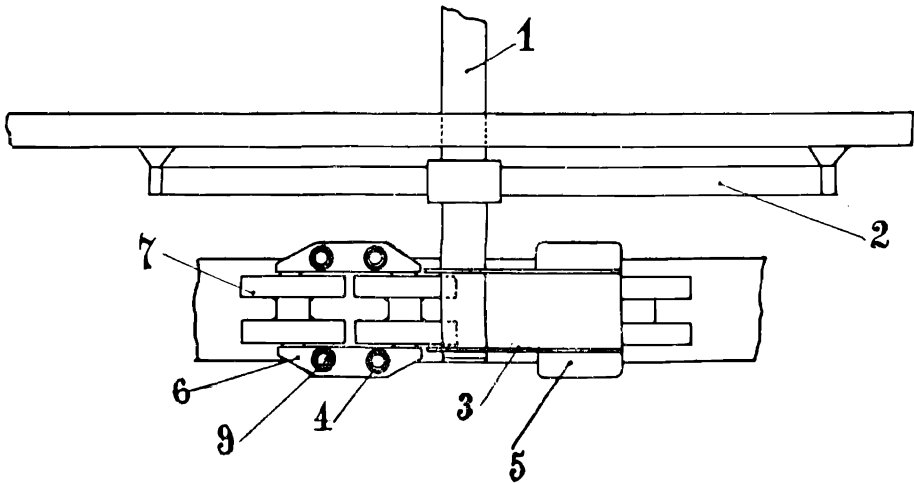


Fig.3.

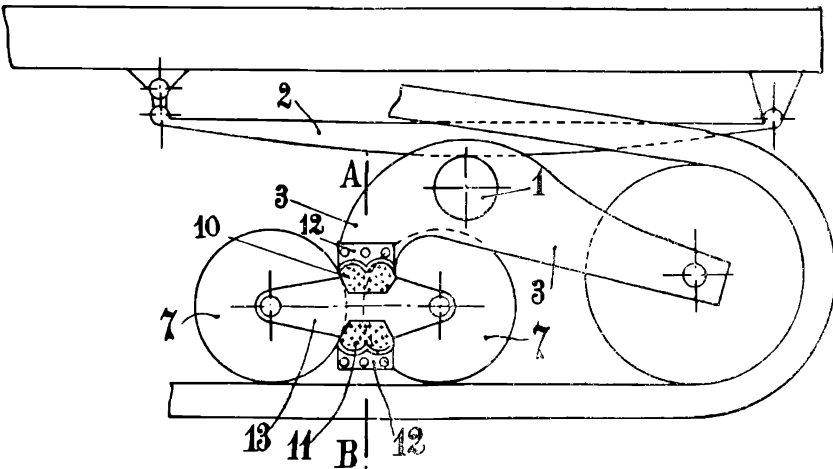


Fig.4.

