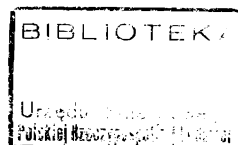


25 stycznia 1929 r.



\$62d 11/02

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 9700.

Kl. 63 c 30.

Henry Bauchet
(Rethel, Francja).

Urządzenie hamulcowe do prowadzenia czołgów gąsienicowych i podobnych wozów silnikowych.

Zgłoszono 20 kwietnia 1927 r.

Udzielono 26 listopada 1928 r.

Urządzenie, stanowiące przedmiot niniejszego wynalazku, zaopatrzone jest w hamulce, przeznaczone do kierowania, które umieszczone są nazewnątrz ramy wozu w ten sposób, że hamulce te są łatwo dostępne i mogą być prędko wymieniane.

W urządzeniu tem hamulce znajdują się w wodoszczelnych osłonach, zupełnie oddzielonych od osłon okrywających skrzynkę biegu, przyczem osłony te mogą być odpowiednio ochładzane.

Do chłodzenia używa się nafty lub podobnego paliwa, mogącego służyć równocześnie do zasilania motoru, co jest wskazane tem bardziej, że temperatura płynu, podwyższona tarciami hamulców, przyczynia się bardzo do ich zgażowania lub roz-

pylenia. Ponieważ płyn ogrzany w osłonach hamulcowych stale zasilany jest płynem zimnym z odpowiedniego zbiornika, wobec tego hamulce stale utrzymywane są w temperaturze otaczającej atmosfery.

Urządzenie jest w ten sposób wykonane, że płyn chłodzący nie może się mieszać z olejem napędu.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wynalazku. Fig. 1 przedstawia widok boczny czołgu gąsienicowego, a fig. 2 — rzut poziomy.

Na ramach wozu 1 umieszczony jest motor 3 ze zbiornikiem 4, zawierającym płyn chłodzący, służący równocześnie za paliwo.

Na tylnej części ramy wozu znajduje się osłona 5, otaczająca skrzynię biegu

i napęd różniczkowy 6, poruszany wałem połączonym z motorem. Napęd różniczkowy posiada poprzeczne dwa wały 7 i 7a, na których osadzone są koła zębate 8 i 8a, przenoszące swój ruch na koła zębate 9 i 9a. Każde z ostatnich kół osadzone jest na jednym z wałów 10 i 10a, posiadających na zewnętrznych końcach koła zębate 11 i 11a zaczepiające o zęby wewnętrznych gaśienicowych kół napędowych 12. Na wałach 7 i 7a osadzone są bębny hamulcowe 13 i 15a, posiadające koła hamulcowe 14 (fig. 1).

Koniec każdej taśmy hamulcowej umocowany jest przegubowo do małej dźwigni 15, umocowanej na dwudzielnym wale 16; na wewnętrznym końcu każdego z obu wałów osadzone jest (na rysunku niewidoczne) stożkowe koło zębate, zazębiające się z innym stożkowym kołem zębatego, osadzonem na dolnym końcu słupa kierowniczego 17. Jasne jest, że jeżeli się rączkę słupa kierowniczego obróci na lewo lub na prawo, wówczas działa jeden lub drugi hamulec, wskutek czego odpowiednie gaśienicowe koło napędowe zostaje zatrzymane. Wskutek tego możliwe jest nawracanie czołgów na miejscu. Do zatrzymania czołgów przewidziane są hamulce (na rysunku niewidoczne), uruchamiane dźwignią ręczną 18.

Hamulce kierownicze 13 i 13a znajdują się w osłonach 20 i 20a, urządzonych oddzielnie od osłon 5, okrywających koła napędowe. Wszystkie osłony są wodoszczelne; gdy jednak osłona 5 napełniona jest smarem, osłony 20 i 20a zawierają płyn przeznaczony do chłodzenia bębnow hamulcowych i taśm hamulcowych.

Osłony 20 i 20a połączone są ze sobą rurą 21, na której umieszczony jest zbiornik 22 z pływakiem. Do zbiornika 22 doprowadzony jest przewód rurowy 23. Ten przewód rurowy 23 doprowadza do

zbiornika pływakowego 22, a stąd do osłon hamulcowych 20 i 20a, zimny płyn, dopływający ze zbiornika 4. Płyn ten wysysany jednak zostaje po ogrzaniu się wskutek tarcia hamulców przez ekshaustor 24 do przewodu rurowego 25 i doprowadzony do rozpylacza 26.

Celem zbiornika pływakowego jest samoczynne wyrównywanie płynu chłodzącego w osłonach 20 i 20a w miarę zużycia płynu przez motor.

Wymiana ogrzanego płynu przez płyn zimny nastąpić może także innemi sposobami, a także zamiast ekshaustora 25 mogą być przewidziane inne przyrządy (jak pompa i t. p. urządzenia), a to celem doprowadzenia ogrzanego płynu do motoru.

Osłony 20 i 20a można łatwo zdjąć, celem przeprowadzenia szybkiego zbadania, a w danym przypadku celem wygodnej wymiany hamulców bez naruszenia osłony 5.

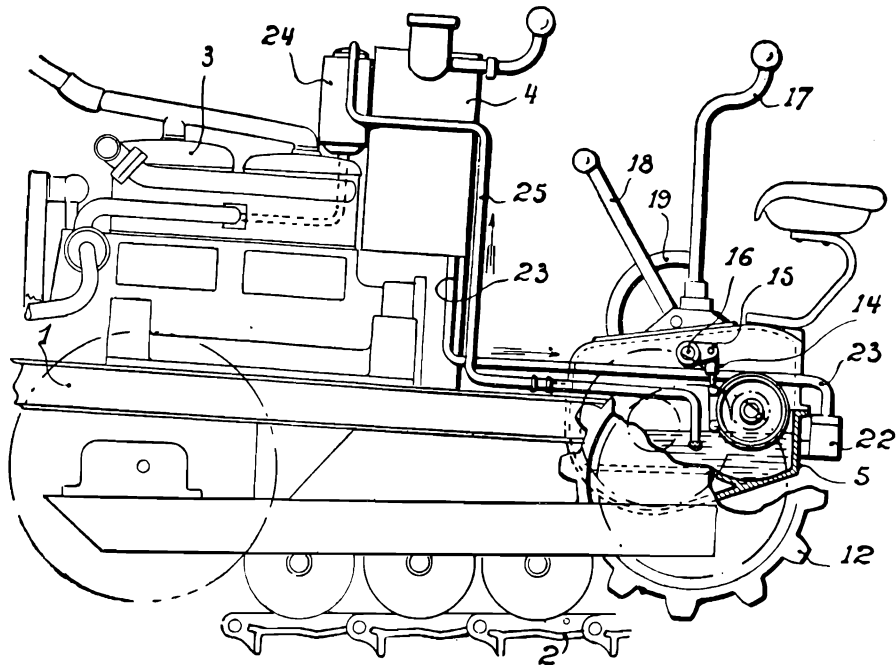
Zastrzeżenie patentowe.

Urządzenie hamulcowe do prowadzenia czołgów gaśienicowych i podobnych wozów silnikowych, znamienne tem, że hamulce kierownicze (13, 13a) umieszczone są w dwóch osłonach (20, 20a) niezależnie po obu stronach osłony skrzynki biegów (5), przyczem jeden przewód rurowy (23) doprowadza ze zbiornika (4) zimny płyn, przeznaczony do chłodzenia hamulców, do osłon (20, 20a), podczas gdy inny przewód rurowy (25) doprowadza płyn, ogrzany wskutek tarcia hamulców lub w inny znany sposób, z osłon (20, 20a) do motoru (3), a to celem zasilania motoru.

Henry Bauchet.

Zastępca: Dr. techn. A. Bolland,
rzecznik patentowy.

1.



2.

