

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 18481.

Kl. 63 c, 30.

„Ansaldo” Società Anonima
(Genova-Cornigliano, Włochy).

**Łańcuchy gaśienicowe do pojazdów gaśienicowych, samochodów ciężarowych
i innych podobnych pojazdów.**

Zgłoszono 20 kwietnia 1932 r.

Udzielono 26 maja 1933 r.

Pierwszeństwo: 23 września 1931 r. (Włochy).

Przy samochodach gaśienicowych szybko-
kobieźnych, od których wymaga się jedno-
cześnie dobrych własności czepnych oraz
dobrej adhezji bez względu na teren, ko-
nieczny jest łańcuch giętki, wyposażony
równocześnie w skuteczne środki czepne,
nieniszczące jednakże dróg podczas prze-
jazdu.

Obie powyższe własności posiadają łań-
cuchy czepne lub gaśienice wykonane w
myśl niniejszego wynalazku, przyczem od
zwykłych gaśienic różnią się one następu-
jącymi własnościami.

Podczas gdy gaśienice zwykłe wykona-
ne są z części lub ogniw równych, a każde
ogniwo zaopatrzone jest w otwór na śruby,

sworzeń, żebra wodzące dla kół dźwigają-
cych pojazd i żeberka czepne, to gaśienica
wykonana według niniejszego wynalazku
składa się z dwóch różniących się między
sobą rodzajów ogniw, z których każdy po-
siada tylko pewną ilość właściwości, a stąd
większą sprawność.

Gaśienica według wynalazku składa się
z ogniw głównych i pomocniczych, połączo-
nych ze sobą sworzniami. W ogniwach
głównych znajdują się otwory na śruby,
zeberka wodzące i narządy czepne, podczas
gdy ogniwa pomocnicze zaopatrzone są w
sworznie i żeberka wodzące.

Dzięki takiemu podziałowi charaktery-
stycznych własności gaśienicy zmniejszono

do minimum skoki sworzni łączących i osiągnięto dużą elastyczność gąsienicy. Ponadto ogniwa główne dają najkorzystniejsze rozwiązanie pod względem adhezji, ponieważ można je zaopatrzyć nie tylko w żebro kowane lub metalowe części czepe (fig. 9 — 16), lecz również pozwalają na umieszczenie płyty pokrytej gumą (fig. 1 — 8).

Ogniwa wtórne mają na celu giętkość gąsienicy, natomiast zadaniem ogniw głównych jest adhezja części czepe. W przypadku gdy ogniwo główne gąsienicy zaopatrzone jest w płytę gumową, osiąga się maksimum adhezji, a równocześnie unika się niebezpieczeństwa zniszczenia nawierzchni drogi.

Rysunek przedstawia na fig. 1 i 2 ogniwo gąsienicy w rzucie pionowym i poziomym, na fig. 3 — jego przekrój pionowy wzdłuż linii *A—B*, oznaczonej na fig. 2, na fig. 4 — przekrój poziomy ogniwa wzdłuż linii *C—D*, oznaczonej na fig. 1, na fig. 5 przekrój pionowy wzdłuż linii *E—F*, oznaczonej na fig. 2.

Jak widać z rysunku, ogniwo jest symetryczne w odniesieniu do linii *E—F* (fig. 2) i zaopatrzone dwoma parami otworów dla śrub 1 i 2. Na powierzchni wewnętrznej gąsienicy znajdują się ostrza czepe 3 i 4 w kształcie ściętej piramidy (fig. 5). Stronę zewnętrzną ogniwa stanowi prostokątna rama 5 (fig. 3 i 5), na której spoczywa płyta na gumę 6. Wspomniana rama ma jako zadanie chronić miejsca łączące płytę na gumę oraz gumę i chronić tę strefę przed nierównościami terenu.

Płyta na gumę 6, przedstawiona w przekroju na fig. 3 i 5, wykonana jest z żelaza i przytwierdzona do ogniwa zapomocą dwóch sworzni 8, dających się dla wymiany płyty łatwo odjąć.

Powierzchnia płyty na gumę 6 zaopatrzona jest w długie żłobki klinowe, służące do umieszczenia ebonitu 9, włączonego pomiędzy gumę i płytę żelazną, jak to jest zwykle przy wyrobie kół gumowych dla

samochodów. Wyżej opisana rama ochronna tworzy ponadto zasadniczą podstawę dla narzędzi czepe, a skoro zetrze się warstwa gumy, wtedy sama rama jest bardzo skutecznym narzędziem czepe. Na fig. 9 — 13 przedstawiono ogniwo główne, zaopatrzone w części czepe metalowe. Ogniwo powyższe jest całkowicie podobne do ogniwa opisanego poprzednio z tą tylko różnicą, że zamiast ramy, która zawiera płytę na gumę, znajduje się pojedyncze żebro metalowe 10, służące za narzędzie czepe gąsienicy. Żebro to może mieć również inny kształt, niż przedstawiony na rysunku, mogą też być żebra podwójne zamiast pojedynczego.

Ogniwa dodatkowe są jednakowe dla obu typów opisanych łańcuchów. Posiadają one podwójne otwory na śruby, utworzone przez cztery ściany, tworzące ściętą piramidę (fig. 11, 8 i 16). Fig. 6 i 14 przedstawiają przekrój wzdłuż linii *G—H*, a fig. 9 i 15 przekrój wzdłuż linii *L—M*, oznaczonych na fig. 8 i 16.

Ścięta piramida działa jako żebro wzdłuż kół podtrzymujących pojazd. Ogniwo pomocnicze posiada po jednej stronie wystającą część 12 (fig. 7, 8, 15, 16), która po złączeniu ogniw (fig. 2 i 10) znajduje się po stronie wewnętrznej łańcucha. Ta część wystająca ma na celu zwiększenie powierzchni nośnej łańcucha i uzupełnienia powierzchni toru, po którym toczy się wałek. Należy wreszcie zaznaczyć, że między ogniwami powstają po złożeniu łańcucha trzy wolne przestrzenie jedna w środku 13 i dwie skrajne 14 i 15.

Otwory środkowe służą dla napędu gąsienicy. Przestrzenie boczne 14 i 15 służą dla kół, zaopatrzonych w parę uzębień.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Łańcuch gąsienicowy dla pojazdów gąsienicowych, samochodów ciężarowych i innych podobnych pojazdów o dwóch ro-

dzajach ogniw, znamienny tem, że ogniwo główne posiada podwójny otwór na śrubę lub podwójny sworzeń, dwa żebra wiodące dla wałków i narządy czepne z metalu albo z metalu pokrytego gumą.

2. Łańcuch według zastrz. 1, znamienny tem, że ogniwo pomocnicze posiada jako

narząd czepny płytę gumową, umieszczoną w ramie ochronnej.

„Ansaldo” Società Anonima.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzesznik patentowy.

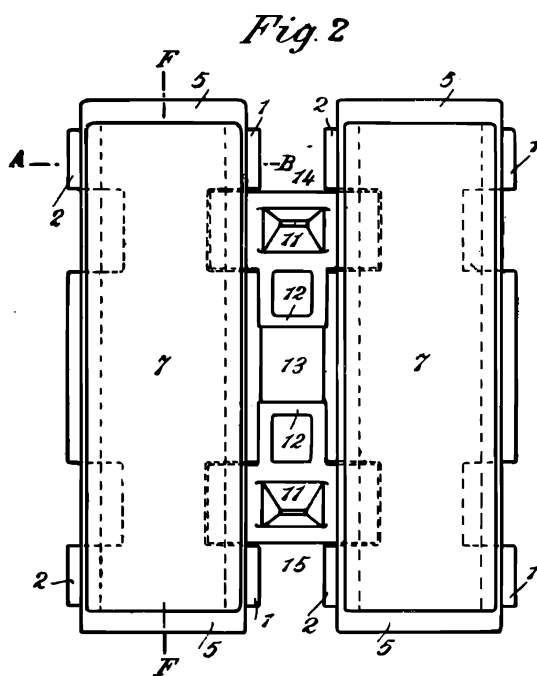
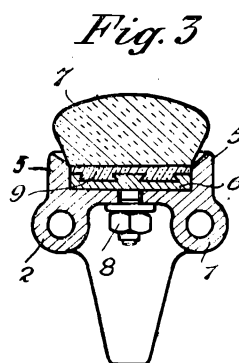
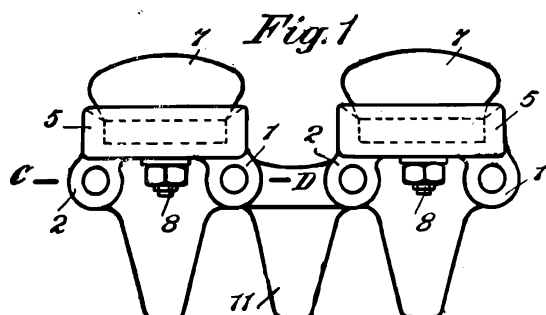


Fig. 4

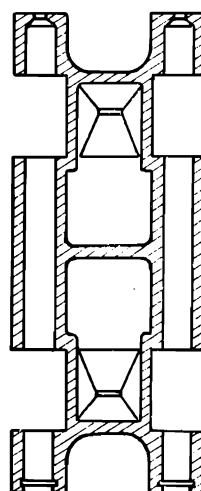


Fig. 6 *Fig. 7*

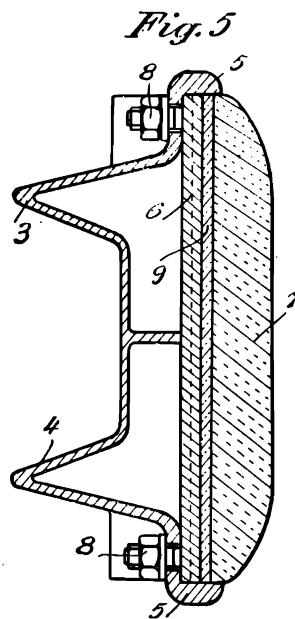
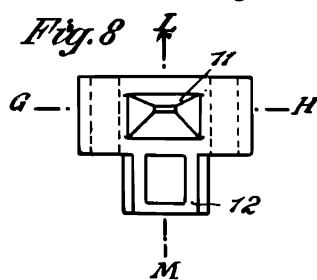
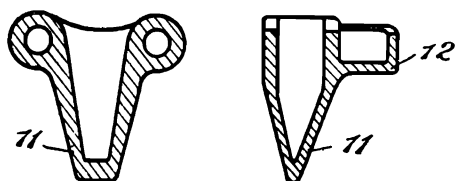


Fig. 9

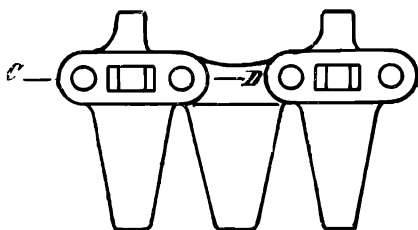


Fig. 11

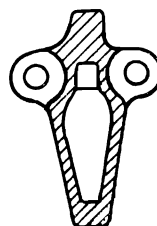


Fig. 10

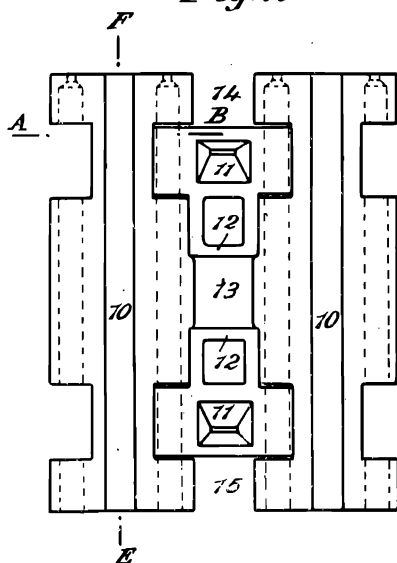


Fig. 12

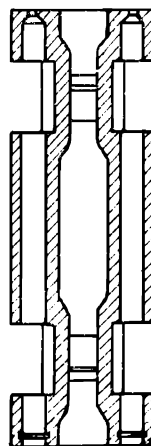


Fig. 13

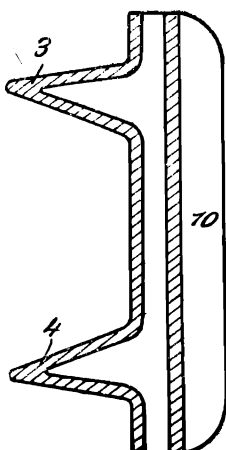


Fig. 14

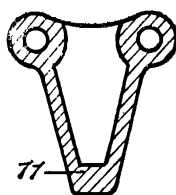


Fig. 15

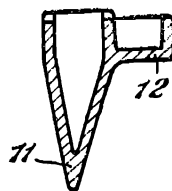


Fig. 16

