

# URZĄD PATENTOWY w WARSZAWIE OPIS PATENTOWY

B62 d 55/06

Nr 29241.

Kl. 63 c, 30.

Ringhoffer-Tatra-Werke A. G., Praga-Smichov.

## Pojazd gąsienicowy.

Zgłoszono 24 lutego 1937 r.

Udzielono 4 września 1940 r.

Pojazdy gąsienicowe są przeznaczone do jazdy w terenie, odznaczającym się trudnymi warunkami, i dlatego winny pokonywać nie tylko szerokie rowy, lecz również bardzo strome wzniesienia o pewnej wysokości.

Tego rodzaju pojazdy po obu stronach swej części środkowej są zaopatrzone w dźwigary, posiadające krążki, służące do podpierania, prowadzenia i napędzania gąsienicy. Zwykle z przodu i z tyłu na każdym z dźwigarów jest umieszczony krążek, przy czym krążek przedni służy do prowadzenia i napędzania, krążek zaś tylny służy tylko do prowadzenia.

Na dolnym końcu dźwigara pomiędzy obydwoma wspomnianymi krążkami mieści się zwykle układ uresorowanych dal-

szych krążków, które podpierają gąsienicę na jej długości, przejmując naciski, pochodzące od dołu. Długość gąsienicy pomiędzy krążkami końcowymi określa szerokość rowów, przez które pojazd może przejeżdżać, wysokość zaś położenia przedniego krążka w stosunku do środkowych krążków nośnych stanowi o zdolności pojazdu do wspinania się ku górze.

Wynalazek niniejszy ma za zadanie ulepszyć zdolność pojazdu gąsienicowego do pokonywania przeszkód terenowych, a mianowicie według wynalazku odbywa się to w taki sposób, że rama nośna gąsienicy w kierunku podłużnym składa się z kilku, najlepiej z trzech odcinków, które w kierunku pionowym dają przedstawiać się wzajemnie. Urządzenie to działa w ten

sposób, że jeden z krążków końcowych względnie obydwie krążki końcowe mogą być doprowadzane do położenia, w którym ich dolne krawędzie znajdują się w tej samej płaszczyźnie, co i punkty oparcia o teren krążków nośnych, umieszczonych między krążkami końcowymi, i mogą być uniesione ku górze do położenia normalnego dla pojazdów gąsienicowych lub też mogą być uniesione ku górze ponad położenie normalne przy wspinaniu się na strome przeszkody względnie celem podparcia tylnej części pojazdu przy zjeżdżaniu ze stromych przeszkód.

Według wynalazku środkowa część ramy gąsienicowej wraz z krążkami nośnymi jest połączona na stałe z pojazdem, podczas gdy przednia i tylna część dźwigara wraz z przynależnym krążkiem jest umieszczona w sposób przestawialny ku górze i ku dołowi, najlepiej wahliwie.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania przedmiotu wynalazku w sposób schematyczny, a mianowicie fig. 1 przedstawia pojazd podczas przejeżdżania rowu; fig. 2 przedstawia pojazd w czasie jazdy zwykłej; fig. 3 przedstawia ten sam pojazd przy przebywaniu wysokiej przeszkody.

Do ułożyskowania gąsienic *a* służą boczne dźwigary, składające się z odcinków 1, 2 i 3. Na przednim odcinku 1 dźwigara jest umieszczony krążek przedni 4, na środkowym odcinku 2 są umieszczone krążki nośne 5, na tylnym zaś odcinku 4 krążek napędowy i kierowniczy 6. Do podtrzymywania górnej części gąsienicy jak również w pewnych przypadkach dla jej napinania mogą być przewidziane w środkowym odcinku 2 jeszcze dalsze rolki 7.

Odcinki 1 i 3 ramy są połączone za pomocą przegubów 8 i 9 ze środkowym odcinkiem 2, połączonym na stałe z pojazdem i mogą być odchylane w odniesieniu do tego środkowego odcinka w kierunku

jazdy. Odchyłanie odcinków ramy 1 i 3 ku górze i ku dołowi może być dokonywane w dowolny sposób, np. przy pomocy napędu ręcznego lub też silnika pomocniczego przez zastosowanie odpowiednich pośrednich urządzeń przenoszących napęd od silnika napędowego. Wreszcie można przewidzieć urządzenia ustalające części dźwigara ramy w ich różnych położeniach.

W położeniu przedstawionym na fig. 1 dolne krawędzie krążków 4, 5 i 6 znajdują się w jednej płaszczyźnie, przez co powstaje jedna długa płaska powierzchnia podporowa, nadająca się najlepiej do przekraczania szerokich rowów.

W ogólności części urządzenia są położone w sposób przedstawiony na fig. 2. W położeniu tym, w którym gąsienica, podobnie jak to jest wykonane przeważnie w pojazdach gąsienicowych, z przodu i z tyłu jest nachylona ku górze, można przekraczać mniejsze przeszkody terenowe.

Natomiast przy przebywaniu wysokich stromych przeszkód, jak to jest przedstawione na fig. 3, przedni odcinek 1 dźwigara ramy wraz z krążkiem kierowniczym 4 zostaje uniesiony znacznie ku górze; w ten sposób gąsienica *a* opiera się swym ukośnie ku górze skierowanym przednim odcinkiem o górną krawędź przeszkody, np. muru 10, i poczyną wówczas wciągać pojazd ku górze przez tę krawędź.

Możliwe są liczne odmiany w wykonaniu niniejszego wynalazku. Można np. ułożyskować również i oś krążka kierowniczego w prowadnicach dźwigara gąsienicowego w sposób przestawialny ku górze i ku dołowi. W wielu przypadkach wystarczy przestawianie ku górze i ku dołowi wyłącznie tylko krążka przedniego. Wreszcie krążki końcowe mogą być ułożyskowane stale w pojeździe, a wtedy środkowe rolki nośne należy umocować w sposób przestawialny ku górze i ku dołowi względem pojazdu.

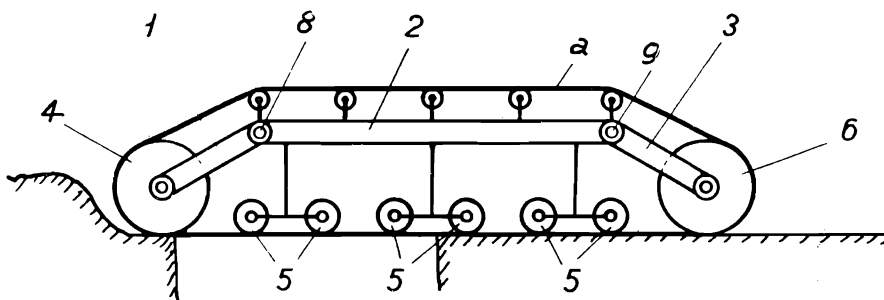
## Zastrzeżenie patentowe.

Pojazd gąsienicowy, w którym rama nośna gąsienicy składa się z kilku, najlepiej z trzech odcinków i jest wyposażona w dwa skrajne krążki prowadnicze, z których przynajmniej jeden jest napędowy, znamienny tym, że zarówno odcinek przedni, jak i tylny wraz z krążkami prowadniczymi jest osadzony przestawialnie ku górze i ku dołowi w taki sposób, że każdy z krążków prowadniczych (4 lub 6) może przyjąć położenie, w którym swą dolną

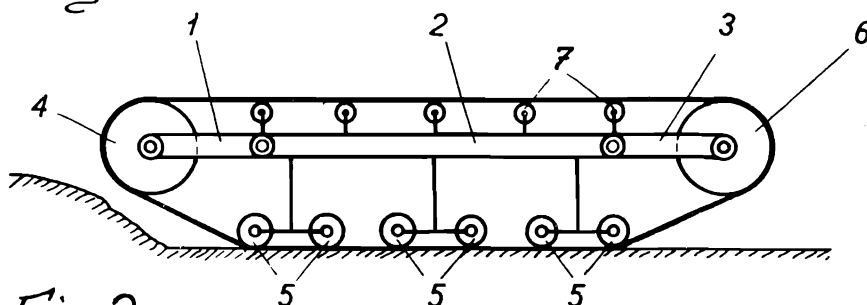
krawędzią znajduje się we wspólnej płaszczyźnie z punktami oporowymi krążków nośnych, znajdujących się między prowadniczymi krążkami, lub też może być uniesiony ku górze do położenia normalnego dla pojazdów gąsienicowych lub wreszcie może być podniesiony ponad to położenie normalne.

Ringhoffer - Tatra - Werke A. G.

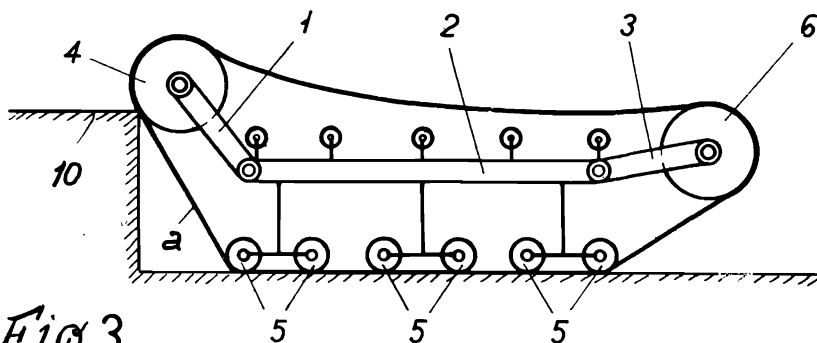
Zastępca: inż. J. Wyganowski,  
rzecznik patentowy.



*Fig. 1.*



*Fig. 2.*



*Fig. 3.*