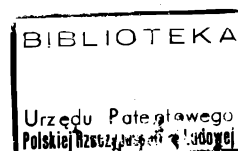


6 maja 1930 r.

B60p 1/12

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIŚ PATENTOWY

Nr 11615.

Kl. 63 c 39.

Firma K. E. Damisch
(St. Pölten, Austrija).

Przyrząd do wywracania przyczepnych wozów ciężarowych.

Zgłoszono 24 września 1927 r.

Udzielono 1 lutego 1930 r.

Pierwszeństwo: 25 września 1926 r. dla zastrz. 1, 2, 4—6 (Austrija).

Znane kadłuby wozów ciężarowych, do których stosowane są oddzielne przyrządy wywrotowe, mają tę niedogodność, że ze względu na osadzenie przyrządu wywrotowego warunkują wzniesienie pomostu wywrotnika, przez co zmniejsza się stateczność wozów, szczególnie w ich położeniu pochylonym.

Przedmiotem wynalazku niniejszego jest przyrząd wywrotowy, przeważnie dla przyczepnych wozów ciężarowych, w którym wspomniana niedogodność jest w ten sposób usunięta, że część wozu, ulegająca wywracaniu, czyli wywrotnik, jest połączona z każdej strony przechylenia z podnośnikiem, który przy odpowiednim osadzeniu w łożyskach jest równocześnie tym

narzędziem, około którego obraca się wywrotnik podczas wywracania.

Każdy przyrząd wywrotowy jest połączony z wywrotnikiem zapomocą przegubu, którego ogniwo, składające się z wału, czopa lub tym podobnych części, ułożone jest w stosownym otwartym łożysku, umieszczonym na ramie wozu. W wyniku tego układu, podnośniki mogą być użyte również jako urządzenie zamykające i oddzielne ustawianie tych ostatnich jest zbędne, gdyż wskutek dociągnięcia zapomocą podnośników łączącego ogniwa do łożyska, wszelki inny ruch, poza ruchem wywrotowym, jest uniemożliwiony.

Podnośniki są uruchomiane hydraulicznie lub też zapomocą dźwigów śrubowych.

W ostatnim przypadku dźwigi te otrzymują napęd za pośrednictwem wspólnego wału, który za pomocą ślimaka i koła ślimakowego działa na śruby podnoszące, zaopatrzone w gwinty odwrotne.

Rysunki przedstawiają, tytułem przykładu, wykonanie przedmiotu wynalazku: fig. 1 wyobraża widok z boku przyrządu wywrotnego z czterema dźwigami, a fig. 2 — widok z przodu.

Na belkach 1, względnie 1', wozu umieszczone są łożyska dla wałów 2, względnie 2', zaopatrzonych w ręczne korby 11 (fig. 1). Aby umożliwić nieznaczne przekręcenie osłony 4, względnie 4' koła ślimakowego podczas wywracania wozu, wały zaopatrzone są w sprzęgła przegubowe 3 (fig. 1). Na wale 2 (fig. 2) umocowane są ślimaki 5, 5', oddziaływające na koła ślimakowe 6, 6'. Te ostatnie posiadają gwintowane nakrętki dla sworzni podnośników i śrub 7, 7', z których każde, zakończone w kształcie ucha 8, 8', tworzy ogniwo przegubu, łączące się za pomocą wału 9 z częściami 13, 13', przytwierdzonymi do belki 14 wywrotnika.

Sworznie śrub podnośników 7 i 7' zaopatrzone są w gwinty odwrotne, np. sworzeń 7 — w gwint prawy, a sworzeń 7' — w gwint lewy, do czego dostosowany jest gwint kół ślimakowych 6, 6' i ślimaków 5, 5'. Odwrotne gwinty mają na celu natężenie wału 2 na ciągnięcie w czasie napędu, co stale zapewnia dobre działanie podnośników.

Wał 9 spoczywa w otwartym rozwidłonym łożysku, przynitowanym do belki 1 ramy wozu.

Osłona 4 wraz z podnośnikiem połączona jest przegubowo w punkcie 15 za pomocą płytki 16 z ramą wozu. Odpowiednie części podnośnika z przeciwnej (prawej) strony wozu oznaczone są temi samymi odnośnikami liczbami jednak ze znakami ', ewentualnie " lub ""'. Celem wywrócenia

skrzyni na prawo zostaje uruchomiony lewy wał 2 za pośrednictwem korby 11 w kierunku zgodnym z obrotem wskazówki zegara, wskutek czego zostają wprowadzone w ruch ślimaki 5, 5' i koła ślimakowe 6, 6'. Wywołuje to przesunięcie sworzni 7, 7' ku górze, za pośrednictwem zaś przegubów 8, 8', 9, 13, 13' i belki 14 podniesienie lewej strony wywrotnika. Wywrotnik więc obraca się około wału 9, spoczywającego w łożysku 12, a wysunięcie lub przesunięcie wspomnianego wału 9 jest uniemożliwione, gdyż sworznie śrub 7", 7"" są wówczas silnie ściągnięte w kierunku przeciwnym ich podnoszeniu.

Dla przeciwnego kierunku podnoszenia, względnie wywracania, wał 2' zostaje obracany w kierunku przeciwnym obrotowi wału 2 (kierunek przeciwny obrotowi wskazówki zegara). Z tego względu gwinty odwrotne względem siebie na śrubach 7" i 7"" są również odwrotne w stosunku do naprzeciw nich znajdujących się gwintów na śrubach 7, względnie 7'.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Przyrząd do wywracania przyczepnych wozów ciężarowych, znamienny tem, że część wozu, ulegająca wywracaniu (wywrotnik), jest połączona z każdej strony pochylenia z podnośnikiem, tworzącym jednocześnie ten narząd, około którego wywrotnik się obraca w czasie wywracania.

2. Przyrząd do wywracania według zastrz. 1, znamienny tem, że na każdej stronie wozu umieszczone są dwa lub więcej podnośników, składających się z dźwigarów śrubowych, napędzanych przez wspólny wał napędny.

3. Przyrząd do wywracania według zastrz. 2, znamienny tem, że śruby podnośników (7, 7' względnie 7", 7""') zaopatrzone są w gwinty odwrotne, na które oddziałują odpowiednimi gwintami ko-

ła ślimakowe (6, 6', względnie 6'', 6''') i ślimaki wałów (2, 2').

4. Przyrząd do wywracania według zastrz. 1 — 3, znamienny tem, że podnośnik jest połączony z wywrotnikiem zapomocą przegubu, składającego się z wału, czopa lub podobnego narządu (9), ułożonego w łożysku, umieszczonem na wozie.

5. Przyrząd do wywracania według zastrz. 4, znamienny tem, że łożysko przegubu, łączącego podnośnik z wywrotnikiem, jest łożyskiem otwartem.

6. Przyrząd do wywracania według

zastrz. 4, znamienny tem, że przegub łączący podnośnik z wywrotnikiem oraz sam podnośnik tworzą wspólnie urządzenie zamykające, uruchomiane wskutek ruchu ogniwa podnoszącego, przeciwnego kierunku jego podnoszenia i uniemożliwiające wszelki inny ruch wywrotnika, poza ruchem wywrotowym.

Firma K. E. Damisch.

Zastępca: Inż. A. Wolfowicz,
rzecznik patentowy.

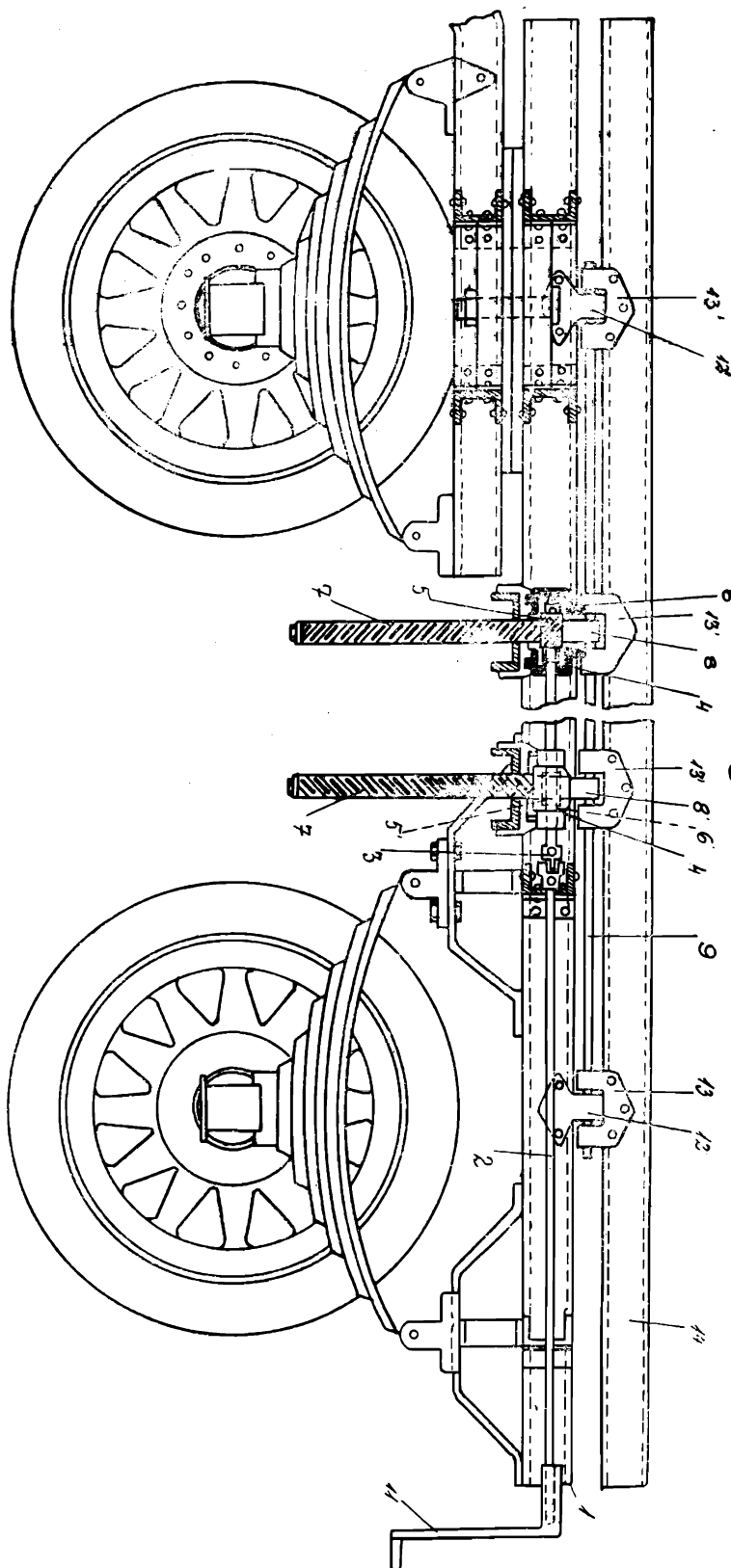


Fig. 1

Fig. 2

