

5 czerwca 1931 r.

B62d 61/04

URZĄD PATENTOWY



## RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

# OPIS PATENTOWY

Nr 13514.

Kl. 63 c 29.

Ugo Pavesi  
(Medjolan, Włochy).

### Wózek dwukołowy do zakładania w pojazdach mechanicznych w miejsce jednego z kół pociągowych.

Zgłoszono 30 czerwca 1928 r.

Udzielono 8 kwietnia 1931 r.

Pierwszeństwo: 28 lipca 1927 r. (Wielka Brytania).

Przedmiotem wynalazku jest wózek dwukołowy do zakładania w pojazdach mechanicznych zamiast jednego z kół pociągowych.

Według wynalazku wózek taki składa się z dwóch kół, osadzonych w ramie, i układu kół zębatach, pędzonego przez półoski pociągowe wozu.

Omawiane urządzenie może być stosowane przy pojazdach o dwu, jak i czterech kołach pociągowych, przyczem w tym ostatnim wypadku można zastąpić tylko jedną parę kół pociągowych albo wszystkie cztery koła.

Załączony rysunek przedstawia przykład wykonania przedmiotu wynalazku.

Fig. 1 przedstawia schematycznie układ mechanizmu. Fig. 2 i 3 przedstawiają schematycznie, w widoku (fig. 2) i przekroju poziomym (fig. 3), urządzenia według wynalazku, założone do tylnego pomostu w miejsce jednego z kół pociągowych samochodu z przeniesieniem kardanowem. Fig. 4 przedstawia to samo, co poprzednie w zastosowaniu do samochodu o przeniesieniu przy pomocy łańcuchów lub kół zębatach.

Na fig. 1 i 2 oznacza litera *a* półoskę pociągową wozu, litery *b*, *b*<sup>1</sup> oski dwukołowego wagonika, litera *A* — zwykłe koło napędowe wozu, litery *B*, *B*<sup>1</sup> oznaczają koła bieżne wózka zastępczego, litera *D* oznacza normalne położenie wózka następ-

czego, to jest takie, jakie wózek zajmuje na równej drodze; litera  $E$  oznacza położenie, jakie przybiera wózek, gdy z powodu nierówności gruntu koła znajdują się w pozycji  $c$ ,  $c^1$ .

Napęd przenosi środkowe koło zębate  $r$  za pośrednictwem kół zębatach  $t$ ,  $t^1$  i  $s$ ,  $s^1$ , przyczem te ostatnie są połączone sztywno z kołami bieżniami  $B$ ,  $B^1$ .

Przeniesienie ruchu koła zębatego  $r$  na koła zębate  $s$ ,  $s^1$  można skutecznie przy pomocy łańcuchów, bez pośrednictwa kółek  $t$ ,  $t^1$ .

Na fig. 2 i 3 oznacza litera  $p$  koniec pochwy osi zwykłego tylnego pomostu wozu motorowego z wałem kardanowym, litera  $a$  — półoskę dyferencjału obracającego zwykłe koło, litera  $D$  — ramę z łożyskiem wewnętrznem  $m$ , które jest nasunięte na oś koła (półoska dyferencjału); dla większej stałości układu w ramie jest jeszcze jedno łożysko  $n$  nasunięte na zakończenie pochwy oski  $p$ .

W ten sposób cała rama  $D$  może wahać się swobodnie wokoło osi  $a$ .

Ze środkowym kołem zębata  $r$  może być połączona tarcza hamulcowa, podobnie mogą być zaopatrzone w hamulce pierwsza, druga, lub też obydwie pary kół bieżnych  $B$ ,  $B^1$ .

W wykonaniu, przedstawionem na fig. 4, wał  $a$  nie jest wałem dyferencjału, lecz tylko wałem nośnym. Przenoszenie ruchu odbywa się z półoski  $g$  dyferencjału za pośrednictwem kół zębatach  $k$ ,  $l$  (lub za pośrednictwem łańcucha) na piastę koła zębatego  $r$ , które ze swojej strony, jak to było oznaczone na fig. 1, porusza koła bieżne  $B$ ,  $B^1$  za pośrednictwem kół zębatach  $t$ ,  $t^1$  i  $s$ ,  $s^1$ .

Łożysko  $m$  ramy  $D$  jest tutaj nasunięte na oś  $a$ , to znaczy na tę oś, na której po-

winno znajdować się zwykłe koło pociągowe, poruszane przez koło zębate 1.

Na obydwie koła każdego wózka zastępczego można założyć gąsienicowy pas czołgowy w celu zwiększenia płaszczyzny oparcia.

#### Zastrzeżenia patentowe.

1. Dwukołowy wózek do zakładania w pojazdach mechanicznych w miejsce jednego z kół pociagowych, znamieny tem, że składa się z ramy ( $D$ ) z dwoma kołami bieżniami ( $B$ ,  $B^1$ ), osadzonemi w ramie ( $D$ ) na ośkach ( $b$ ,  $b^1$ ), umieszczonych symetrycznie względem środkowego łożyska ( $m$ ), osadzonego również w ramie, przyczem to łożysko nasunięte jest luźno na ośkę ( $a$ ) zastępowanego koła ( $A$ ).

2 Dwukołowy wózek według zastrz. 1, znamieny tem, że koła bieżne ( $B$ ,  $B^1$ ) otrzymują napęd za pośrednictwem kół zębatach ( $r$ ,  $t$ ,  $t^1$ ,  $s$ ,  $s^1$ ) lub łańcuchów, dobranych w taki sposób, żeby ilość zębów i kierunek obrotu kół ( $s$  i  $s^1$ ) były takie same, jak i koła zębatego ( $r$ ), osadzonego na osi prowadzącej od dyferencjału, przyczem rama może swobodnie bujać się nad nierównościami przejeżdżanego terenu bez zmieniania punktów podparcia kół bieżnych na ziemi i bez przekręcania środkowego koła zębatego, które wraz z pozostałemi częściami mechanizmu pociagowego nie podlega szkodliwym obciążeniom.

3. Dwukołowy wózek według zastrz. 1, znamieny tem, że na oba jego koła bieżne można nałożyć gąsienicowe łańcuchy czołgowe.

Ugo Pavesi.

Zastępca: I. Myszczyński,  
rzecznik patentowy.



Fig.2

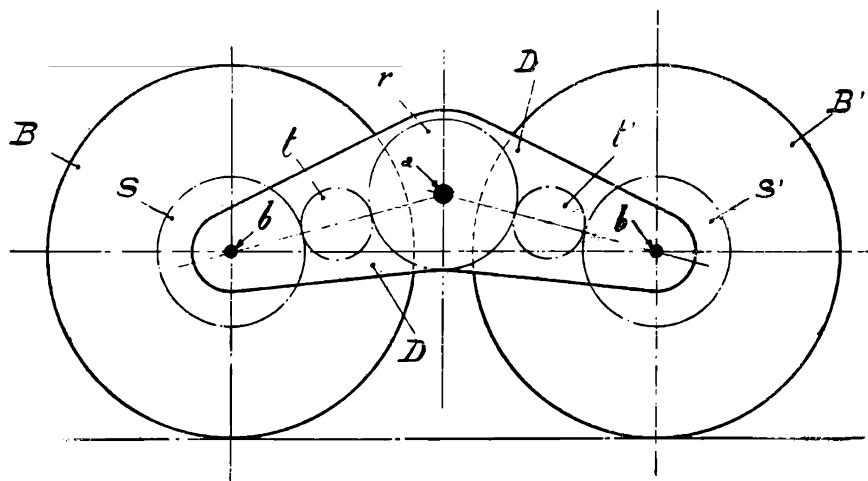


Fig.3

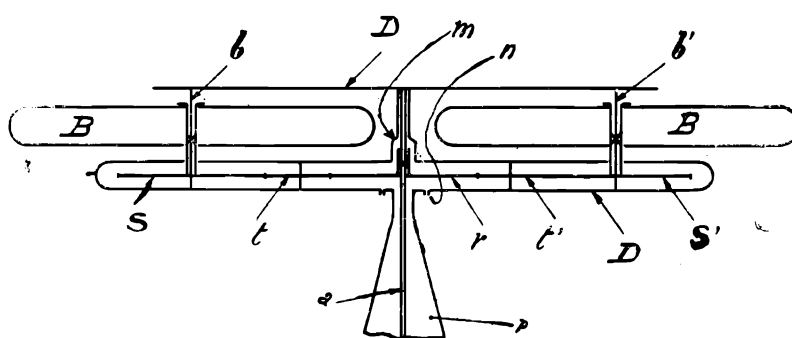


Fig.4

