

21 marca 1932 r.

2

B60j 7/12

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15475.

Kl. 63 c 45.

Gebr. Reichstein, Brennabor-Werke
(Brandenburg, Niemcy).

Podpórka dachów krytych pojazdów.

Zgłoszono 18 maja 1931 r.

Udzielono 23 stycznia 1932 r.

Pierwszeństwo: 22 lipca 1930 r. dla zastrz. 1, 2; 19 stycznia 1931 r. dla zastrz. 3—5 (Niemcy).

Znane są podpórki o zmiennej długości, pozwalającej na wyrównanie różnych naprężeń skórzanej lub podobnej powłoki dachu, naprężające podniesiony dach pojazdów, przyczem zmianę długości osiąga się na skutek użycia sprężyn lub śrub. Nastawianie długości zapomocą śruby jest jednakże niedogodne, ponieważ zależy od czucia danej osoby, a zastosowanie sprężyny do naprężania dachu jest niepewne, jest ono bowiem dla dachów z odmiennych materiałów różne, a więc musiałby być specjalnie określany właściwy nacisk sprężyny dla każdego materiału inny, to zaś jest trudne.

Wynalazek niniejszy usuwa te wady, wyzyskuje się bowiem przy nim podatność tkaniny dachu, aby nadać dachowi odpowiednie naprężenie.

Według wynalazku wolne końce ramion podpórki, obracających się dookoła wspólnej osi zamka, zaopatrzone są w ten sposób w przeguby, że dolne ramię stale jest połączone obrotowo z dolnym nieruchomym pałakiem dachu lub z pojazdem, podczas gdy górne ramię obraca pałak dachu, powodując naprężanie powłoki dachu. Przegub powodujący obrót ruchomego pałaka dachu składa się z przegubu kulowego, którego gniazdo kulowe jest mocno połączone z ramieniem podpórki. W celu umożliwienia regulowania naprężenia dachu zapomocą obrotu ruchomego pałaka dachu, może być odstęp kulki przegubu kulowego od pałaka dachu zmienny względnie nastawny.

Podpórka według wynalazku jest zaopatrzona w zamek naprężający, umożliwia-

Sący ustawianie ramion w różnych położeniach. Zamek naprężający jest nastawny zapomocą trzech kulek przyciskanych sprężyscie w jednym ramieniu podpórki do gniazdek, znajdujących się w drugim ramieniu. Przy użyciu innej ilości kulek niż trzech niema pewności wykluczenia przechylania się ramion około ich osi obrotu, ponieważ przy wyrobie praktycznie nieznaczne różnice w średnicy gniazd kulek względnie w ich głębokości, oraz także w średnicy kulek nie dają się prawie uniknąć. Przy zastosowaniu trzech kulek osiąga się pewne podparcie ramion podpórki w zamku naprężającym i usuwa możliwość przechylania.

Rysunek przedstawia przykład wykonania podpórki według wynalazku. Fig. 1 przedstawia podpórkę przy podniesionym dachu w widoku z boku; fig. 2 — przegub, połączony z dolnym pałakiem dachu częścią w widoku i częścią w przekroju; fig. 3 — przegub kulowy częścią w widoku i częścią w przekroju; fig. 4 — zamek naprężający podpórki w przekroju podłużnym; fig. 5 — część zamka z ramieniem podpórki w widoku z góry; fig. 6 — drugą część zamka z drugim ramieniem podpórki również w widoku z góry; fig. 7 — tarczę sprężynującą w widoku z góry, a fig. 8 — w widoku z boku.

Do nieruchomego pałaka 2 dachu 1 pojazdu jest przymocowany przegub 3 ramienia 4 podpórki. Ramiona 4 i 5 obracają się dookoła wspólnej osi obrotu 6. Górny koniec ramienia 5 jest połączony przegubem kulowym 8 z ruchomym pałakiem 7 dachu. Przegub 3 składa się z zasadniczo cylindrycznego czopa 9, dookoła którego obraca się ramię 4 w płaszczyźnie poziomej. Czop 9 tego przegubu znajduje się na nóżce 10, przymocowanej do dolnego pałaka dachu lub do pojazdu. Ramię 4 jest osadzone na czopie 9 pomiędzy pierścieniem 11 i główką 12, która jest z czopem 9 znitowana lub nań nakręcona. Przegub kulowy 8 (fig. 3) składa się z kulki 13, stanowiącej całość z nóżką 14, połączoną z pałakiem 7. Kulka 13 jest

umieszczona w gnieździe 15, połączonym mocno z ramieniem 5 podpórki. Przegub kulowy 8 umożliwia dowolne nastawienie nóżki 14 względnie połączonego z nią pałaka 7 dachu względem ramienia 5 podpórki.

Przy naprężaniu ramion 4 i 5 w położenie, uwidocznione na fig. 1, następuje mały obrót ruchomego pałaka 7, powodujący naprężenie pokrowca 1.

Naprężenie pokrowca, które jest zależne od zmian atmosferycznych, może być regulowane w ten sposób, że odstęp kulki 15 przegubu kulowego 8 od pałaka 7 względnie od kołnierza nóżki 14 jest zmienny względnie nastawny i pozwala na zmianę czynnego ramienia dźwigni, skutkiem czego przy jednakowym nastawieniu pałaka 5 ruchomy pałak 7 może się różnie obracać.

Wzajemne nastawienie ramion 4 i 5 odbywa się zapomocą zamka przedstawionego na fig. 5 — 8. Zamek umożliwia umocowanie ramion w różnych położeniach, mianowicie umocowanie odbywa się w ten sposób, że w wydrążeniach 16 ramienia 5 są luźno umieszczone kulki, zachodzące w odpowiednie gniazdko 17 drugiego ramienia 4. Gniazdko 17 są rozmieszczone dookoła w takiej liczbie, jaka odpowiada liczbie nastawień ramion. Kulki 16 wtłacza tarcza sprężynowa, płaska sprężyna lub podobny narząd 18 w gniazdko 17. Tarcza 18 jest w trzech miejscach 19 odpowiadających trzem kulkom, wygięta, w celu utworzenia dobrego oparcia dla kulek, ma więc kształt falisty, przedstawiony na fig. 8. Czop 6, łączący ramiona 4 i 5 przytrzymuje kapturek 20 oraz sprężynę 18.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podpórka dachów krytych pojazdów, której końce ramion są połączone przegubowo z pałakami dachu, przyczem dolne ramię jest połączone mocno, obrotowo z dolnym, nieruchomym pałakiem lub z poja-

zdem, znamienna tem, że górne ramię jest zaopatrzone w przymocowane do niego gniazdko przegubu kulowego, przymocowanego do nastawnego pałaka dachu w ten sposób, iż nastawny pałak, naprężając dach, obraca się dookoła jego osi podłużnej.

2. Podpórka według zastrz. 1, znamienna tem, że odstęp kulki przegubu od pałaka jest nastawny w celu regulowania naprężania dachu.

3. Podpórka według zastrz. 1, znamienna tem, że w zamku do nastawiania ramion na różne położenia stałe znajdują się trzy kulki.

4. Podpórka według zastrz. 1 i 3, znamienna tem, że kulki są osadzone w trzech

wydrażeniach końca jednego ramienia i zachodzą w gniazdko końca drugiego ramienia, przyczem ilość tych gniazdek odpowiada liczbie możliwych nastawień.

5. Podpórka według zastrz. 1, 3 i 4, znamienna tem, że kulki znajdują się pod naciskiem falistej w trzech miejscach wygiętej tarczy sprężynującej, przyczem wygięcia odpowiadają wydrażeniom w ramieniu podpórki.

Gebr. Reichstein,
Brennabor-Werke.
Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

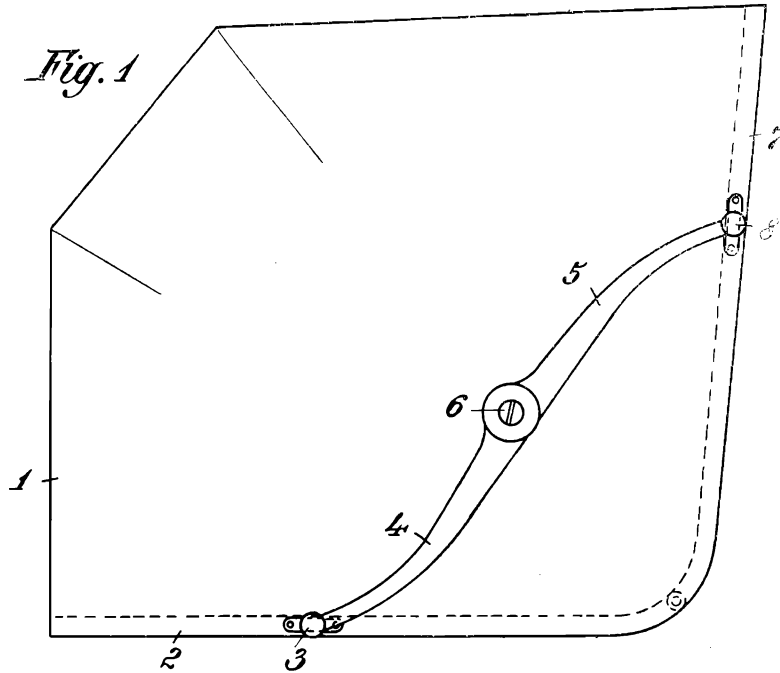


Fig. 2

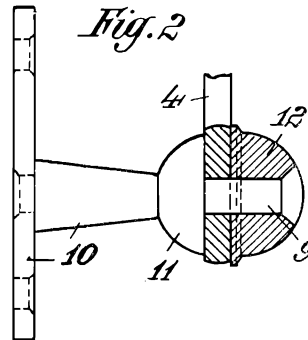


Fig. 3

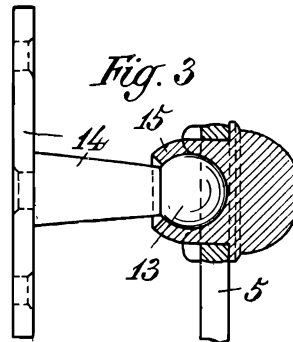


Fig. 7

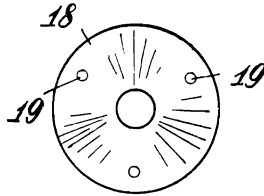


Fig. 8

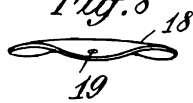


Fig. 4

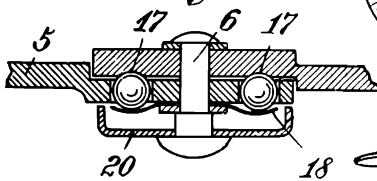


Fig. 6

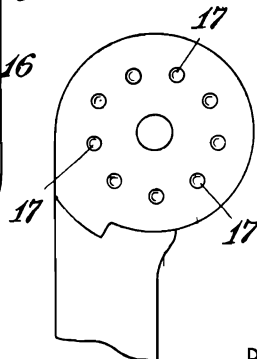


Fig. 5

