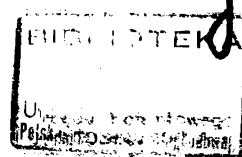


15 czerwca 1929 r.

2

URZĄD PATENTOWY



G01g 1/36

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 9972.

Kl. 42 f 1/36

Stanisław Zuckerwar
(Warszawa, Polska)
i Mieczysław Miernicki
(Warszawa, Polska).

Waga wielopomostowa.

Zgłoszono 2 listopada 1927 r.

Udzielono 4 lutego 1929 r.

Wynalazek dotyczy wagi wielopomostowej, w której każdy pomost może być używany oddzielnie, niezależnie od pozostałych, łącznie z niektórymi z nich, lub łącznie z pozostałymi, przyczem każdy pomost może być oddzielnie przy pomocy swego urządzenia tarowany i włączany do wspólnego jednego wagowskazu lub zeń wyłączany.

Na rysunku przedstawiono przykład wykonania wagi z trzema pomostami: fig. 1 przedstawia widok ogólny z boku na szafkę wagowskazową z wagowskazem, fig. 2 — widok z przodu na przecięcie według linii A—A, fig. 3 — widok z przodu

na przecięcie według linii B—B, fig. 4 — widok z boku na urządzenie do wyłączania wagowskazu, fig. 5 — widok z boku na urządzenie do wyłączania poszczególnych tarowników, względnie pomostów, fig. 6 przedstawia schemat odmiennego niż według fig. 1 rozmieszczenia drążków pociągowych.

Do ramy 1 przymocowana jest część 2, na której spoczywa wahadłowo wagowskaz 3 z języczkiem 4, nawprost którego znajduje się języczek 5 nieruchomej części 6, umocowanej do ramy 1. Część 6 posiada rączkę 7, zapomocą której porusza się zębate wycinki 8 i w zależności od na-

stawienia ich języki 9, 10 zezwalają na wahanie się wagowskazu 3 lub nie, w granicach otworu części 6 (fig. 4) ograniczonego mniej więcej ośkami wycinków 8.

Wagowskaz 3 posiada podziałkę 11, która w zależności od położenia przesuwanej po wagowskazie 3 karetki 12, względnie karetki 13, po linii 14 wskazuje wagę ważonego ciężaru. W krótszym końcu wagowskazu 3 znajduje się przesuwany pomocniczy regulator 15, służący do ostatecznego wytarowania wagowskazu 3. Na zawieszonym do krótszego końca wagowskazu 3 pałąku 16 wiszą na hakowatych zakończeniach drążki 17 połączone u dołu w znany sposób, każdy z innym pomostem do umieszczania przedmiotów do ważenia. Pomosty te nie są wskazane, gdyż nie stanowią one przedmiotu wynalazku i dla jasności opisu nie są potrzebne. Na samym końcu krótszej części wagowskazu 3 zawieszony jest na drążku 18 ciężar 19, stanowiący zasadnicze wyrównowanie wagowskazu.

Na ramie 20 umieszczone jest urządzenie do włączania i wyłączania poszczególnych drążków 17, a zatem poszczególnych pomostów do wagowskazu 3. Urządzenie to składa się z podstawy 21 ze schodkowo rozmieszczonymi łożyskami 22 dla spoczywających w nich wahadłowo ramion 23 zakończonych języczkami 24 oraz z podstawy 25, w której analogicznie schodkowo rozmieszczone są języczki 26 oraz uchwyty 27, umożliwiające wahanie się ramion 23 lub też je unieruchamiające.

Uchwyty 27 przez ruch w lewo lub w prawo unieruchamiają lub uruchamiają ramiona 23 zapomocą języków 28, 29 wskutek obrotu wycinków zębatych 30. Na ramionach 23 umieszczone są przesuwane wzdłuż nich ciężarki 31, służące do tarowania poszczególnych pomostów.

Na krótszych końcach ramion 23 wiszą widelki 32 przegubowo i wahadłowo osadzone w częściach 33 drążków 17. Ramio-

na 23 mają możliwość wahanía się w granicach otworów części 25, ograniczonych mniej więcej ośkami wycinków 30.

Waży się w sposób następujący: przede wszystkim należy wytarować, t. j. doprowadzić do stanu równowagi wagę, a więc przede wszystkim doprowadzić do stanu równowagi wagowskaz 3. Aby to móc skutecznie nieodzowne jest wyeliminowanie wpływu wszystkich pomostów na stan równowagi wagowskazu 3.

W tym celu uchwyt 7 przesuwają się w lewo do pozycji krańcowej poziomej języka 9 oraz wszystkie uchwyty 27 przedstawia się w lewo do pozycji krańcowej tak, aby języki 29 opuściły ramiona 23 końcami języków 24 ku dołowi. Przez to tylne końce ramion dźwigni 23 oraz połączone z nimi drążki 17, wiszące na pałąku 16, podniosą się do góry i między hakami drążków 17 a pałąkiem 16 wytworzy się prześwit, dzięki czemu wyłączone będą drążki 17 od wpływu na wagowskaz 3, który ma możliwość wahanía się wobec poziomej pozycji języka 9. Następnie przesuwają się karetkę 12, względnie 13, na zerowe punkty podziałki wagowskazu 3, a przez ruch obrotowy regulatora 15 doprowadza się wagowskaz 3 do stanu równowagi.

Zkolei należy wytarować pomosty, zawieszone na drążkach 17.

W tym celu przesuwają się uchwyt 7 na prawo do krańcowej pozycji pionowej języka 9, wskutek czego przedni koniec wagowskazu 3 z językiem 4 podnosi się do góry, a tylny wraz z pałąkiem 16 pochyla się ku dołowi i wytwarza prześwit między hakami drążków 17 a pałąkiem 16, umożliwiając swobodę wahań ramion 23.

Wtedy przesuwając uchwyty 27 w prawą stronę do krańcowej pozycji pionowej języka 28, a poziomej języka 29 i obracając ciężarki 31 doprowadza się do stanu równowagi pomosty wagowe. Dopiero teraz można przystąpić do ważenia na poszczególnych pomostach dzięki oddziały-

waniu drążka 17 na wagowskaz 3 przez pałąk 16, względnie dzięki sumarycznemu oddziaływaniu większej ilości drążków 17, a więc pomostów.

Dla wyjaśnienia sposobu ważenia, opisany jest poniżej przykład, w którym ważenie odbywa się na pomoście np. połączonym z drążkiem 17a. W tym celu przesuwając uchwyty 27b i 27c, związane z dwoma pozostałymi drążkami, ku lewej stronie, wytwarza się przesłwit między miejscem styku pałąka 16 i haków drążków 17b i 17c, pozbawiając tym samym dwa pozostałe pomosty wpływu na wagowskaz 3.

Następnie pochylając uchwyt 27a ramienia 23, związanego z prętem 17a na prawo oraz uchwyt 7 od wagowskazu 3 — na lewo, pozwala się tem samem wagowskazowi 3 i związanemu z nim ramieniu 23 wahać się swobodnie około ich punktów obrotu z jednakową szybkością kątową.

W chwili obciążenia pomostu jakimkolwiek ciężarem, natychmiast w drążku 17a wystąpi zredukowana siła, która przy pomocy nacisku haka drążka 17a na pałąk 16 wagowskazu 3 naruszy stan równowagi tegoż i ramienia 23, osiągnięty przez ich uprzednie wytarowanie.

Chcąc doprowadzić wagowskaz powtórnie do stanu równowagi, należy przesunąć karetki 12, względnie 13, ku prawej stronie, aż do osiągnięcia równowagi, poczem podziałka wykonana na wagowskazie 3 wskaże wartość ważonej masy w jednostkach wagowych.

Stosując powyższy sposób do pozostałych pomostów, można ważyć na dowolnej ilości pomostów razem lub oddzielnie na każdym.

Drążki 17 mogą być zawieszone na jednym pałąku 16, a więc wpoprzek do wagowskazu 3, lub też każdy drążek 17 — na oddzielnym pałąku 16, a więc wzdłuż wagowskazu 3. W tym ostatnim przypadku łożyska 22 podstawy 21 wraz z dźwignia-

mi 23 będą umieszczone jedno nad drugim i odpowiednio muszą być umieszczone uchwyty 27 na odpowiednio ustawionych jedna nad drugą podstawach 25 z języczkami 26.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Waga wielopomostowa, w której jeden lub więcej pomostów można dowolnie do wspólnego wagowskazu włączać lub z niego wyłączać, znamienna tem, że łączenie lub rozłączanie ze wspólnym wagowskazem (3) dowolnego jednego lub więcej z pośród wszystkich pomostów, połączonych rozłączalnie bezpośrednio z wagowskazem (3) zapomocą drążków (17), następuje zarówno przez podnoszenie lub opuszczanie krótszego ramienia wagowskazu (3) pod warunkiem unieruchomienia dźwigni (23) pomostowej, jak i przez opuszczanie lub podnoszenie, złączonego przegubowo i wahadłowo z drążkiem pomostowym (17), krótszego ramienia dźwigni pomostowej (23) pod warunkiem unieruchomienia w danej chwili wagowskazu (3).

2. Waga wielopomostowa według zastrz. 1, znamienna tem, że wszystkie drążki pomostowe (17) są na jednym poziomie połączone rozłączalnie z krótszem ramieniem wagowskazu (3) jeden obok drugiego i w jednej płaszczyźnie.

3. Waga wielopomostowa według zastrz. 2, znamienna tem, że dwuramienne dźwignie (23), służące zarówno do łączenia i rozłączania z wagowskazem (3) drążków (17), jak i do równoważenia poszczególnych pomostów, ustawiane są rzędem obok siebie po jednej stronie drążków (17) ponad pomostem (20), pod którym się znajdują pomosty wagowe, przyczem dźwignie te (23) ułożyskowane wahadłowo (22), są ustawione jedna w stosunku do drugiej schodkowo w widoku na nie z dłuższego boku.

4. Waga wielopomostowa według

zastrz. 2 i 3, znamienna tem, że końce krótszych ramion dźwigni (23) są przegubowo i wahadłowo połączone z drążkami (17) przez wahadłowe osadzenie tych ramion dźwigni (23) w widełkach (32) wahadłowo dolnym swym końcem osadzonym w rozwidlonych częściach (33) drążków (17).

5. Waga wielopomostowa według zastrz. 2—4, znamienna tem, że znane podnoszenie lub opuszczanie ramion dźwigni (3, 23) odbywa się zapomocą obrotu zazębionych ze sobą wycinków (8, 30) na ośiach których są sztywno osadzone języki (9, 10, 28, 29) jedne pionowo, drugie poziomo, aby naciskać przy obrocie wycinków na ramię dźwigni (3, 23) od góry i od dołu i nie dopuścić do zbyt gwałtownych wahań.

6. Waga wielopomostowa według zastrz. 2—5, znamienna tem, że w razie umieszczenia drążków (17) jeden za drugim wzdłuż krótszego ramienia wagowskazu, krótsze końce dźwigni (23) muszą być odpowiednio przedłużone dla połączenia ich z drążkami (17), z których pierwszy i drugi muszą posiadać odpowiednie wygięcia lub rozwidlenia, w których z kolei mógłby się swobodnie ruchem pionowym poruszać drugi, względnie trzeci drążek (17) pomostowy, przyczem dźwignie (23) są ustawiane w takim przypadku jedna ponad drugą (fig. 6).

Stanisław Zuckerwar.
Mieczysław Miernicki.
Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

