

16 grudnia 1932 r.

B62c 3/02

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 17049.

Kl. 63 a 10.

Jerzy Stefan Pytlewski
(Żółkiew, Polska).

Podwozie do wszelkiego rodzaju pojazdów o przeznaczeniu techniczno-wojskowym.

Zgłoszono 22 listopada 1930 r.

Udzielono 26 września 1932 r.

Wynalazek niniejszy dotyczy podwozia, któreby nadawało się do użycia na terenie bozdrożnym do transportu związanego z operacjami wojsk, czyto w czasie pokoju, czy też, i to głównie, w czasie wojny.

Wózek o podwoziu według niniejszego wynalazku może wykonywać skręty w miejscu, bez potrzeby zniżania przednich kół lub podciągania nadwozia w górę, przy czem tylna jego część nie zależy od ruchu przodka. Wózek daje się również używać w razach koniecznych i na szczególnie trudnym terenie dwudzielnie i do jego przodka można przyczepiać cały szereg tylnych wózków.

Podwozie według niniejszego wynalazku zostało przedstawione na rysunkach. Na fig. 1 pokazano wózek w przekroju wzdłuż osi podłużnej, na fig. 2 — suwak łączący, u-

sztywniający i ściskający połączenie tylnego wózka z przodkiem zapomocą sprzęgła, na fig. 3 — sprzęgło, na fig. 4 — kleszczowy uchwyt przedniej osi, a na fig. 5 — wózek w rzucie poziomym.

Podwozie składa się z dwóch dwukołowych wózków, przedniego i tylnego, przy czem tylny jest resorowany, przedni zaś bez resorów. Tylony wózek składa się z osi z kołami *a*, na której umieszczona jest rama, złożona z dwóch podłużnych ramion *b*, połączonych z przodu poprzeczką *c*, z tyłu zaś — trzpieniem *d*. Do osi przymocowana jest pośrodku nieruchoma rozwora *e*, zakończona z tyłu hakiem, służącym do przyprzegania innych tylnych wózków. Do wzmocnienia rozwory z osią służą zastrzały *f*. Rama spoczywa na trzech resorach, podwieszanych na osi i na rozworze.

Przodek według wynalazku niniejszego różni się od przodka zwykłego wozu, używanego w kraju, jedynie tem, że na rozwidleniu, ujmującym dyszel, umieszczone są dwie żelazne podpórki *g*, na których ustawa się i umocowuje nadwozie jakiegokolwiek rodzaju.

Wózki przedni i tylny połączone są ze sobą przy pomocy sprzęgła złożonego z dwóch jarzm *h* i *l* oraz kleszczy *p*. Jarzma *h* i *l*, posiadające rozwidlone ramiona w kształcie litery U, połączone są okrągłym czopem *k*. W podstawę rozwidlenia jarzma *h* jest wprasowana żelazna tuleja *m*, w którą wsunięty jest odpowiednio zaokrąglony koniec rozwory, zakończony suwakiem *t* (fig. 2).

W celu złagodzenia wstrząsów i szarpań wzdłuż podwozia, między końcem tulei *m* a suwakiem *t* z jednej strony oraz drugim końcem tej tulei a pierścieniem *n*, osadzonym na stałe na rozworze *e*, z drugiej strony, nałożone są kółki *o* z podatnego materiału, np. gumy, skóry lub podobnych.

Kleszcze obejmujące oś przodka składają się z dwóch krótkich kawałków żelaza *p*, połączonych ze sobą śrubami *r*. Kleszcze obejmują oś luźno, wobec czego jarzmo może się swobodnie podnosić i opadać na osi.

Ramię jarzma *l* posiada w tylnej swojej części drugie rozwidlenie *z*, służące do nasuwania na kleszcze *p*, przy sprzęganiu wózków dwukołowych.

Do zabezpieczenia połączenia przodka z tylnym wózkiem służy klucz *s*, przechodzący przez otwory, znajdujące się na końcach rozwidlenia *z*, i przez kleszcze *p*.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podwozie do wszelkiego rodzaju pojazdów o przeznaczeniu techniczno-wojsko-

wem, składające się z dwóch wózków dwukołowych, sprzęgniętych ze sobą w ten sposób, iż dają się nawracać w miejscu, znamienne tem, że przodek sprzęgnięty jest z tylnym wózkiem zapomocą sprzęgła, składającego się z dwóch jarzm (*h* i *l*), z których każde jest wykonane w kształcie litery U, połączonych ze sobą czopem (*k*), stanowiącym środek obrotu przodka przy nawracaniu.

2. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że rozwora (*e*) zakończona suwakiem (*t*), ślizgającym się po ramionach jarzma (*h*), przepuszczona jest przez tuleję (*m*), wprasowaną w podstawę jarzma (*h*), skutkiem czego tył podwozia ma możliwość wykonywania niczem nieograniczonego ruchu obrotowo-wahadłowego wraz z rozworą.

3. Podwozie według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że między suwakiem (*t*) a tuleją (*m*) z jednej strony, oraz tuleją (*m*) i pierścieniem (*n*), wprasowanym na rozworze (*e*), z drugiej strony włożone są kółki (*o*) z podatnego materiału np. skóry, gumy, dzięki któremu to urządzeniu amortyzują się wstrząsy i szarpania wzdłuż podwozia.

4. Podwozie według zastrz. 1 — 3, znamienne tem, że oś ujęta jest luźno w kleszcze (*p*), składające się z dwóch płaskówek, wygiętych stosownie do kształtu poprzecznego przekroju osi i połączonych śrubami (*r*).

5. Podwozie według zastrz. 1 — 4, znamienne tem, że kleszcze (*p*) połączone są sworzniem klucza (*s*) z rozwidleniem (*z*) jarzma (*l*), dzięki czemu przodek wraz z dyszlem ma możliwość wykonywania pionowych ruchów wahadłowych, niezależnie od ruchu i położenia osi.

Jerzy Stefan Pytlewski.

Fig 1

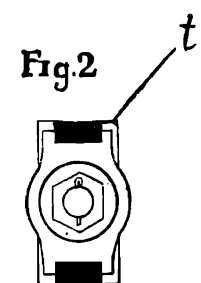
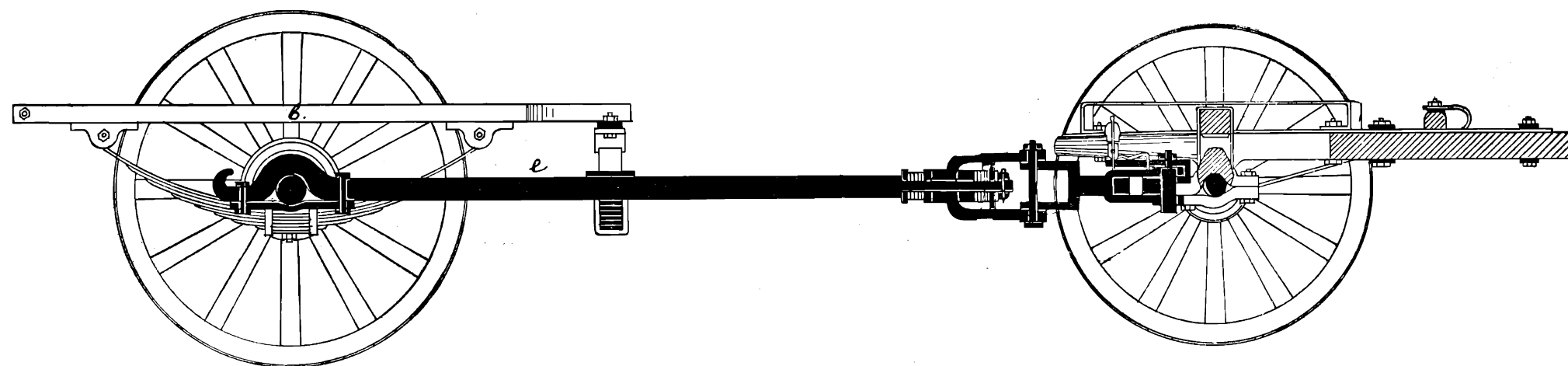


Fig. 3

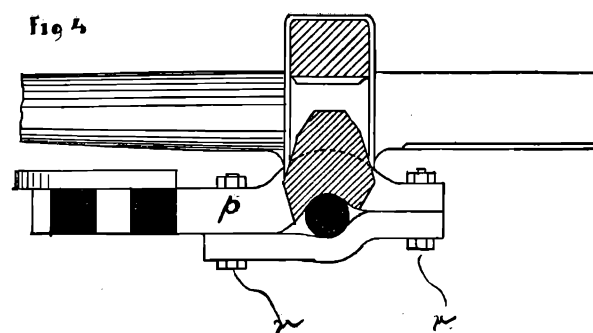
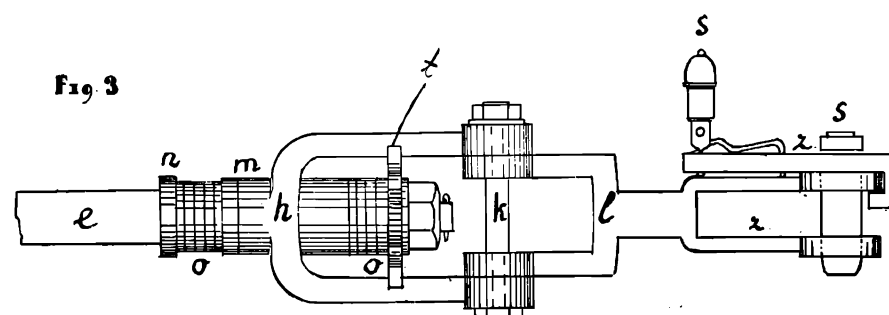


Fig. 5

