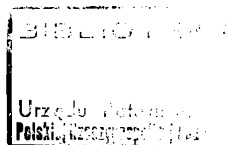


Warszawa, 9 marca 1937 r.

URZĄD PATENTOWY



B 62 d 35/122



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 24405.

Kl. 63 c, 30.

Tatra - Werke Automobil- und Waggonbau A. G.
(Praga, Czechosłowacja).

Osadzenie gąsienic pojazdów gąsienicowych.

Zgłoszono 29 sierpnia 1934 r.

Udzielono 20 stycznia 1937 r.

Wynalazek dotyczy osadzenia gąsienic w pojazdach gąsienicowych i ma na celu dokładniejsze dostosowywanie się tych gąsienic do terenu, po którym pojazd się porusza.

Zgodnie z wynalazkiem cel ten osiąga się w ten sposób, że każda gąsienica wraz z całym jej układem nośnym jest osadzona na pojeździe wahlwie wokół osi, napędzającej jej koło napędowe, a poza tem jest oparta sprężynująco o kadłub pojazdu.

Punkt osadzenia gąsienicy wraz z jej układem nośnym znajduje się w pobliżu jednego końca, najkorzystniej tylnego końca pojazdu, podczas gdy miejsce sprężynującego oparcia jej o pojazd znajduje się w pobliżu drugiego, najkorzystniej przedniego końca pojazdu.

Gąsienica jest osadzona wahlwie na pojeździe zapomocą podłużnego dźwigara rurowego, na którym umocowane są wsporniki do ułożyskowania krążków podporowych.

Na rysunku przedstawiono schematycznie w widoku zgóry pojazd gąsienicowy z urządzeniem według wynalazku.

Po obu stronach kadłuba pojazdu znajdują się taśmy lub łańcuchy gąsienicowe 2 i 3. Do przenoszenia napędu na taśmy lub łańcuchy gąsienicowe służą wały poprzeczne 4, 4'. Na tych wałach 4, 4' są osadzone wahlwie dźwigary 6, 6' w postaci rur, stanowiące układ nośny taśm gąsienicowych. Dźwigary 6, 6' osadzone są na tylnych ośiach zapomocą głowic 5, 5' lub w inny odpowiedni sposób. Na powyższych dźwiga-

rach 6, 6' są umocowane wsporniki 7, 7' dla krążków, podtrzymujących łańcuchy. Przednie końce dźwigarów 6, 6' są zaopatrzone w głowice 8, 8', które dźwigają kółka prowadnicze łańcuchów oraz zaczepy lub łożyska dla poprzecznego resoru 9, na którym spoczywa występem 10 przedni koniec kadłuba 1 pojazdu.

Przy opisanem wykonaniu każdy z łańcuchów 2, 3 niezależnie od drugiego jako całość może dostosowywać się do nierówności toru, po którym posuwa się pojazd, wskutek czego równocześnie ulegają zmniejszeniu ruchy krążków podporowych lub krążków prowadniczych, wywoływane tem dostosowywaniem się, co pozwala na to, aby resory ich były słabsze.

Oczywiście możliwe są liczne zmiany w postaci wykonania, podanej tytułem przykładu. Np. zamiast resoru poprzecznego mogą być zastosowane dwa oddzielne resory dla każdego z obu łańcuchów gąsienicowych.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Osadzenie gąsienic pojazdów gąsienicowych, znamienne tem, że każda gą-

sienica (2, 3) wraz z całym jej układem nośnym (6, 6') jest osadzona na pojeździe wahlwie wokoło osi (4, 4'), napędzającej jej krążek napędowy (2, 2'), a poza tem jest oparta sprężynująco o kadłub pojazdu.

2. Osadzenie gąsienicy według zastrz. 1, znamienne tem, że miejsce wahlwego osadzenia gąsienicy wraz z jej układem nośnym znajduje się wpobliżu jednego, najkorzystniej tylnego końca pojazdu, podczas gdy miejsce sprężynującego oparcia o pojazd znajduje się wpobliżu drugiego końca pojazdu, najkorzystniej przedniego jego końca.

3. Osadzenie gąsienicy według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że układ nośny każdej gąsienicy, osadzony wahlwie, stanowi w zasadzie dźwigar rurowy (6, 6'), na którym umocowane są wsporniki (7, 7') do ułożyskowania krążków nośnych gąsienicy.

Tatra - Werke
Automobil- und Waggonbau
A. G.

Zastępca: Inż. J. Wyganowski,
rzecznik patentowy.

