

Warszawa, 20 stycznia 1934 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

B606 37/00

Nr 19154.

Kl. 63 c, 38/02.

Société Anonyme Adolphe Saurer
(Arbon, Szwajcaria).

**Most pojazdu mechanicznego, jako dwuramienna dźwignia wahliwa,
na której końcach osadzone są koła.**

Zgłoszono 1 sierpnia 1932 r.

Udzielono 5 października 1933 r.

Pierwszeństwo: 21 września 1931 r. (Niemcy).

Wynalazek niniejszy dotyczy mostu pojazdu mechanicznego wykonanego jako dwuramienna dźwignia wahliwa, na której końcach osadzone są koła, przyczem dźwignia ta jest osadzona w wydrążonym wale pojazdu zapomocą czopa skierowanego do środka tego wału.

Znane jest takie osadzenie dźwigni wahliwej w wydrążonym wale pojazdu, w którym czop łożyskowy znajduje się między dźwignią wahliwą i pionową środkową płaszczyzną pojazdu. Zaopatrywano np. każdą dźwignię wahliwą w nasadę skierowaną do wewnątrz, która była osadzona w dwu łożyskach, znajdujących się między dźwignią wahliwą i pionową środkową płaszczyzną

podłużną pojazdu. Przy takim osadzeniu wzajemny odstęp dwóch łożysk jednej dźwigni wahliwej jest stosunkowo mały, a naciski w łożyskach odpowiednio wielkie.

Według niniejszego wynalazku dźwignia wahliwa jest zaopatrzona nietylko w czop skierowany do wewnątrz a ponadto w czop, skierowany nazewnątrz, i osadzona jest zapomocą tych czopów w wydrążonym wale pojazdu. Czop skierowany nazewnątrz może być osadzony np. w wydrążonej bocznej nasadzie, połączonej ze środkową częścią pojazdu. Urządzenie według wynalazku ma tę zaletę, że odstęp między zewnętrznym i wewnętrznym łoży-

skiem każdej z dwóch dźwigni wahliwych, należących do wału pojazdu, jest stosunkowo duży, dzięki czemu osiąga się lepsze prowadzenie dźwigni wahliwych, przy czem naciski są odpowiednio mniejsze, co zwłaszcza przy złych drogach jest ważne tak ze względu na łożyska, jak i cały wał.

Rysunek przedstawia przykład wykonania urządzenia według wynalazku. Fig. 1 przedstawia wał pojazdu w pionowym przekroju poprzecznym do osi podłużnej pojazdu wzdłuż linii *A—B*, oznaczonej na fig. 2, przyczem dwuramienna dźwignia jest uwidoczniiona w przekroju wzdłuż linii *C—D*, oznaczonej na fig. 2, a niektóre jej części — w widoku; fig. 2 — w przekroju poziomym wzdłuż linii *E—F*, oznaczonej na fig. 1, przyczem kilka części jest uwidoczniionych w widoku, a fig. 3 — łożysko z lewej strony w widoku, a z prawej w przekroju według linii *G—H*, oznaczonej na fig. 1.

Wał *a* pojazdu jest wydrążony i składa się z trzech części, mianowicie z części środkowej *b* i dwóch stożkowych nasad wydrążonych *c*. Część środkowa *b* i nasady boczne *c* są zaopatrzone w kołnierze *d* i *e*, połączone zapomocą śrub *f* (fig. 3). Nasady boczne *c* mogą być po usunięciu śrub *f* od części środkowej *b* odjęte. Część środkowa *b* jest na górnej stronie zaopatrzona w płaskie wgłębienia *g* do umocowania resorów *h*, na których osadzone jest podwozie pojazdu, niewidoczniione na rysunku.

W przedstawionym przykładzie znajduje się na wale pojazdu po każdej stronie jedno przednie koło podwójne *i* oraz jedno tylne koło podwójne *k*. Przednie i tylne koła *i*, *k* po każdej stronie są osadzone na wspólnej dwuramiennej wydrążonej dźwigni wahliwej *m*, o kształcie podobnym do krzyża. Ramię *n* dźwigni *m*, skierowane poprzecznie do wału *a*, są zaopatrzone w główce *o*, w których znajdują się łożyska kół *i*, *k*. Ramię *p*, skierowane równoległe do

kierunku wału *a*, wystaje nazewnątrz od środka pojazdu i posiada łożysko kulkowe *q*; ramię to zamyka nakrywka *r* na nasadzie *c*.

Każda dźwignia wahliwa *m* jest prócz tego zaopatrzona w wydrążony czop *s* z łożyskiem kulkowym *c*, skierowany do wewnątrz, przyczem dźwignia wahliwa *m* jest zapomocą tego łożyska kulkowego osadzona w części środkowej *e* wału *a*. Dla umożliwienia dostępu do łożysk kulkowych *t* znajduje się w środkowej części *b* otwór *u*. Łożyska kulkowe *q*, *t* pozwalają dźwigni *m* wraz z kołami *i*, *k* na wychylanie się względem wału *a* pojazdu.

Ramiona *n* dźwigni *m* wystają przez otwory *v* w środkowej części *b* nazewnątrz. Otwory *v* są tak wykonane, że nie przeszkadzają w wychylaniu się dźwigni *m*, a po odjęciu bocznych nasad *c* umożliwiają wyjmowanie dźwigni *m* z części środkowej *b* z boku.

Każda dźwignia *m* jest w ten sposób osadzona wahliwie w wale *a*, że zewnętrzne łożysko *q* znajduje się między przednimi i tylnymi kołami *i*, *k*. W ten sposób osiąga się możliwie wielki odstęp *w* między zewnętrznymi łożyskami *q* i wewnętrznymi *t* każdej z dwóch dźwigni *m*.

W wydrążeniach wału *a* i dźwigni *m* może się znajdować przekładnia do napędu kół, której budowa nie ma znaczenia w niniejszym wynalazku.

W przedstawionym przykładzie są na wale *a* umocowane cztery podwójne koła *i* względnie *k*. Wał może być oczywiście wyposażony w cztery pojedyncze koła lub w koła o większej liczbie obrotów.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Most pojazdu mechanicznego, jako dwuramienna dźwignia wahliwa, na której końcach osadzone są koła, wyposażona w czop skierowany do środka, służący do osadzenia jej w wydrążonym wale pojazdu,

znamienny tem, że dźwignia ta wyposażona jest oprócz tego czopa w drugi nazewnątrz skierowany czop (*p*) w wydrążonym wale (*a*).

2. Most według zastrz. 1, znamienny tem, że nazewnątrz skierowany czop (*p*) dźwigni (*m*) jest osadzony w bocznej wy-

drążonej nasadzie (*c*), przymocowanej do środkowej części (*b*) wału (*a*) pojazdu.

Société Anonyme

Adolphe Saurer.

Zastępca: Dr. inż. M. Kryzan,
rzecznik patentowy.

