



B66c 23/00
BIBLIOTEKA
U. 10

POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 47131

Kl. 35 b, ~~3/19~~
Kl. internat. B 66 c

VEB Schuermaschinenbau S. M. Kirow*)

Lipsk, Niemiecka Republika Demokratyczna

Urządzenie na obrotowym żurawiu wieżowym do transportu drogowego

Patent trwa od dnia 29 października 1960 r.

Pierwszeństwo: 3 czerwca 1960 r. (Niemiecka Republika Demokratyczna)

Niniejszy wynalazek dotyczy urządzeń do transportu drogowego, obrotowych żurawi wieżowych, przy czym urządzenia te umieszczane są na wahliwych ramionach obrotowego żurawia wieżowego i (lub) na punktach obrotu na jego wózku dolnym co umożliwia transport drogowy żurawia.

Były już znane w różnych postaciach wykonania urządzenia, na których opierał się dany wózek żurawia. W tego rodzaju urządzeniach nośne zespoły kół są umieszczane bądź pod dolnym wózkiem, bądź też obok niego.

Urządzenia te mają jednak tę wadę, że na przykład przy umieszczonych pod dolnym wózkiem zespołach kół, całkowita wysokość jest bardzo duża, co okazuje się często bardzo niedogodne i dlatego przy transporcie trzeba nie-

jednokrotnie wykonywać duże objazdy. Inny sposób wykonania, a mianowicie umieszczenie zespołów kół z boku, obok dolnego wózka obrotowego żurawia wieżowego ma tę wadę, że urządzenie ma wówczas dużą szerokość, co odbija się specjalnie niekorzystnie przy transporcie ze względu na bieżący ruch drogowy.

Przedmiotem wynalazku jest obrotowy żuraw wieżowy z podwoziem, zaopatrzony w dwa ramiona przednie i w dwa ramiona tylne, które są przymocowane obrotowo do podwozia w celu wychylania się w płaszczyźnie zasadniczo poziomej. Ponadto przewidziana jest belka albo rama, podtrzymująca kierowany zespół kół, oraz druga belka albo rama, podtrzymująca niekierowany zespół kół. Pierwszą belkę lub pierwszą ramę łączy się odejmowalnie z dwoma przednimi ramionami wychylnymi żurawia a drugą belkę lub ramę łączy się odejmowalnie z dwoma tylnymi ramionami wychylnymi żurawia i w ten sposób żu-

*) Właściciel patentu oświadczył, że współtwórcami wynalazku są Gerhard Kuschel, Fritz Buske i Hans Deppner.

raw jest przygotowany do transportu drogowego. Pierwsza belka albo rama może być osadzona między dwoma przednimi ramionami wychylnymi. Pierwsza belka albo rama może być też osadzona na stronach czołowych dwu przednich ramion wychylnych.

Ponieważ żurawie wieżowe wymagają stosunkowo szerokiej platformy nośnej, umieszczenie kół na bokach pojazdu może nadmiernie poszerzyć rozstaw kół, wskutek czego przy silnym ruchu ulicznym albo na węższych ulicach jazda jest utrudniona. Jeśli zaś koła zostaną umieszczone pod rusztem nośnym, to platforma jest tak podwyższona, że podczas jazdy przez tunele albo pod wiaduktami mogą powstać trudności.

Ramy dla kierowanych i niekierowanych zespołów kół mogą być w korzystny sposób umieszczane bezpośrednio, bez stosowania wahliwych ramion, na ułożyskowaniach na wózku dolnym.

Specjalna zaleta przedmiotu wynalazku polega na tym, że belki lub ramy mogą być dowolnie wiązane bądź z ramionami wahliwymi, bądź też z ułożyskowaniem wózka dolnego.

Wynalazek zostanie teraz szczegółowiej opisany na podstawie rysunków, przedstawiających przykłady jego wykonania, przy czym fig. 1 pokazuje widok z boku urządzenia transportowego z belką na przodzie dla kierowanego zespołu kół oraz z belką w tyle dla niekierowanego zespołu kół. Obydwa zespoły kół są umieszczone pomiędzy ramionami wahliwymi, fig. 2 — rzut z góry urządzenia przedstawionego na fig. 1, fig. 3 — rzut z boku urządzenia z przednią belką pomiędzy ramionami wahliwymi oraz z tylną belką przymocowaną kołnierzo-wo do łożyska czołowego, fig. 4 — rzut z góry urządzenia, przedstawionego na fig. 3, fig. 5 — rzut z boku urządzenia z umieszczoną z przodu ramą zespołu kół oraz z umieszczoną z tyłu pomiędzy ramionami wahliwymi belką dla niekierowanego zespołu kół, fig. 6 — rzut z góry urządzenia pokazanego na fig. 5, fig. 7 — rzut z boku urządzenia z umieszczoną z przodu ramą zespołu kół i umieszczoną z tyłu, na czołowych powierzchniach ramion wahliwych, belką dla niekierowanego zespołu kół, fig. 8 — rzut z góry urządzenia pokazanego na fig. 7, fig. 9 — układ urządzenia na dolnym wózku z usuniętymi ramionami wahliwymi, fig. 10 — rzut z góry urządzenia pokazanego na fig. 9, fig. 11 — układ urządzenia na wózku dolnym z usuniętymi z tyłu ramionami wahliwymi. W tym przykładzie wykonania pozostają z przodu ramiona

wahliwe. Układ ten może być wykonywany również odwrotnie, fig. 12 — rzut z góry układu pokazanego na fig. 11.

Fig. 1 i 2 uwidaczniają dwie pary poziomo wychylnych ramion 3, zamocowanych do podwozia 1 za pomocą łożysk 2, z którymi to ramionami z jednej strony poprzez wspornik 4 jest połączona odejmowalnie przednia belka 11, na której osadzony jest kierowany zespół kół 7 z drążkami kierującymi 6 i widełkami pociagowymi 5, a z drugiej strony poprzez wspornik 4 jest połączona z nimi odejmowalnie tylna belka 13, na której osadzony jest niekierowany zespół kół 8.

Fig. 3 i 4 uwidaczniają dwie pary poziomo wychylnych ramion 3, zamocowanych do podwozia 1 za pomocą łożysk 2, z którymi to ramionami z jednej strony poprzez wspornik 4 jest połączona odejmowalnie przednia belka 11, na której osadzony jest kierowany zespół kół 7 z drążkami kierującymi 6 i widełkami pociagowymi 5, z drugiej zaś strony poprzez łożysko czołowe 9 jest połączona z nimi odejmowalnie tylna belka 13, na której osadzony jest niekierowany zespół kół 8.

Fig. 5 i 6 uwidaczniają dwie pary poziomo wychylnych ramion 3, zamocowanych do podwozia 1 za pomocą łożysk 2, z którymi to ramionami z jednej strony poprzez łożysko czołowe 10 jest połączona odejmowalnie przednia rama 12, na której osadzony jest kierowany zespół kół 7 z drążkami kierującymi 6 i widełkami pociagowymi 5, z drugiej zaś strony poprzez wspornik 4 jest połączona z nimi odejmowalnie tylna belka 13, na której osadzony jest niekierowany zespół kół 8.

Fig. 7 i 8 uwidaczniają dwie pary poziomo wychylnych ramion 3, zamocowanych do podwozia 1 za pomocą łożysk 2, z którymi to ramionami z jednej strony poprzez łożysko czołowe 10 jest połączona odejmowalnie przednia rama 12, na której osadzony jest kierowany zespół kół 7 z drążkami kierującymi 6 i widełkami pociagowymi 5, z drugiej zaś strony poprzez łożysko czołowe 9 jest połączona z nimi odejmowalnie tylna belka 13, na której osadzony jest niekierowany zespół kół 8.

Fig. 9 i 10 uwidaczniają sposób połączenia z jednej strony przedniej ramy 12, na której osadzony jest kierowany zespół kół 7 wraz z drążkami kierującymi 6 i widełkami pociagowymi 5, z drugiej zaś strony — tylnej ramy 14, na której osadzony jest niekierowany zespół kół 8, poprzez łożysko 2 odejmowalnie z podwoziem 1.

Fig. 11 i 12 uwidaczniają sposób połączenia z jednej strony przedniej ramy 12, na której osadzony jest kierowany zespół 7 wraz z drążkami 6 i widelkami pociągowymi 5, poprzez łożysko czołowe 10, z parą poziomo wychylnych ramion 3, przymocowanych do podwozia 1 za pomocą łożysk 2, z drugiej zaś strony sposób połączenia tylnej ramy 14, na której osadzony jest niekierowany zespół kół 8, poprzez łożysko 2 odejmowalnie z podwoziem 1.

Zastrzeżenia patentowe

1. Urządzenie na obrotowym żurawiu wieżowym do transportu drogowego, znamienne tym, że pomiędzy dwoma przednimi ramionami wychylnymi (3), związana z nimi odejmowalnie, lub na ich czołowych stronach umieszczona jest belka (11) dla kierowanego zespołu kół lub rama (12) dla kierowanego zespołu kół, a na tylnych ramionach wychyl-

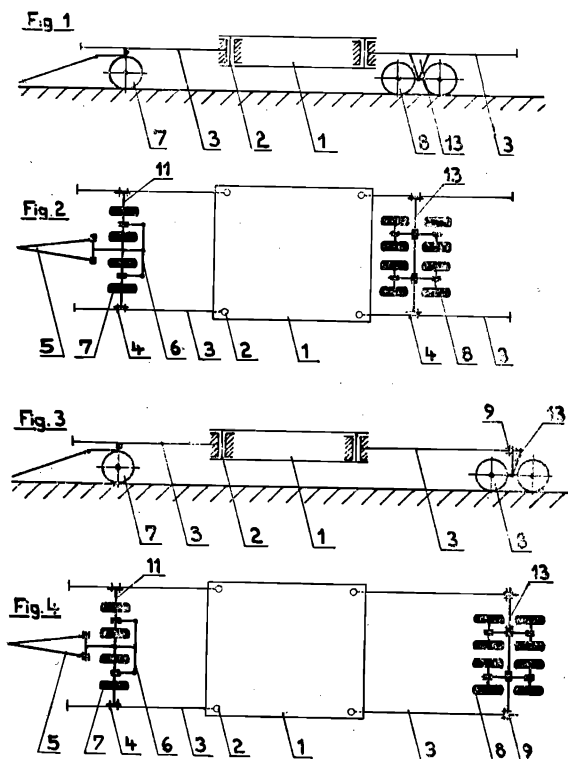
nych (3) jest osadzona odejmowalnie belka (13) dla niekierowanego zespołu kół lub rama (14) dla niekierowanego zespołu kół.

2. Urządzenie na obrotowym żurawiu wieżowym, według zastrz. 1, znamienne tym, że ramy dla kierowanych i niekierowanych zespołów kół (12, 14) są umieszczone odejmowalnie bezpośrednio na łożyskach (2) wózka (1).

3. Urządzenie na obrotowym żurawiu wieżowym, według zastrz. 1 i 2, znamienne tym, że belki lub ramy (11, 12, 13, 14) są połączone bezpośrednio bądź z ramionami wychylnymi (3), bądź po usunięciu ramion wychylnych (3) — z łożyskami (2) podwozia (1).

VEB Schwermaschinenbau S. M.
Kirow

Zastępca: mgr Józef Kamiński
rzecznik patentowy



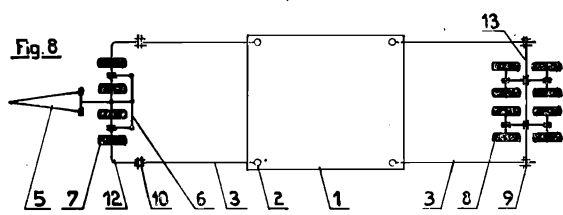
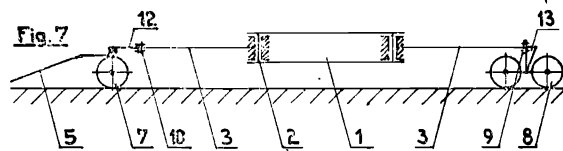
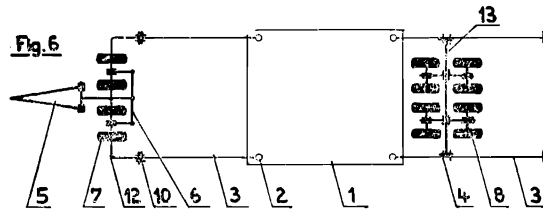
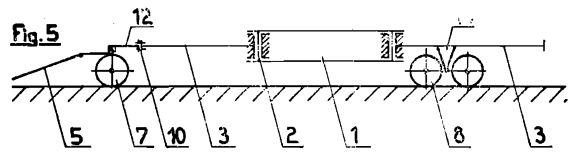


Fig. 9

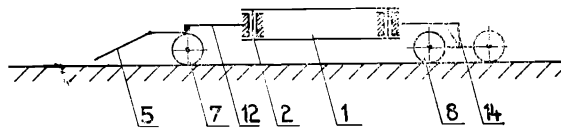


Fig. 10

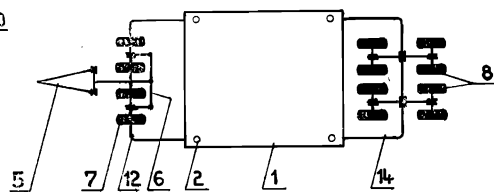


Fig. 11

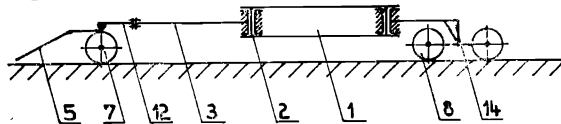


Fig. 12

