

URZĄD PATENTOWY



B 60 s 9/06

OTEKA

WAGO

WAGO

RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 20370.

Kl. 63 c, 85.

Johann Friedrich Wessels
(Brema, Niemcy).

Pojazd mechaniczny.

Zgłoszono 12 lipca 1932 r.

Udzielono 24 lipca 1934 r.

Dźwigniki, przymocowane na stałe do pojazdu, są znane. W tym celu proponowano z obydwóch stron pojazdu względnie do jego podwozia przymocowywać na stałe odpowiednie dźwigniki, z których jeden umieszczany był z jednego boku, a drugi — z drugiego boku pojazdu tak, aby zapomocą każdego z tych dźwigników można było podnieść z jednej strony pojazd wraz z kołami.

Poza tem znane jest przymocowanie tych dźwigników do podwozia odchylanie, aby w tym czasie, kiedy nie są one używane, znajdowały się w dostatecznej odległości od ziemi.

Znane dźwigniki stałe przy pojazdach mechanicznych posiadają tę wadę, że pod-

legają łatwo zanieczyszczeniom i, aby można było umieścić dźwignik w dostatecznej odległości od ziemi, należy umocowywać go odchylanie. Wskutek tego budowa dźwignika jest zbyt złożona i droga. W innych układach wadą jest trudna obsługa takich dźwigników.

Oddzielne dźwigniki posiadają tę wadę, że łatwo ześlizgują się i nie zawsze można je umieścić na tem samym miejscu.

W przeciwieństwie do powyższego dźwignik niniejszy jest od pojazdu odłączany. W tym celu przymocowano z każdej strony pojazdu jedną prowadnicę dźwignika, w którą dźwignik, zaopatrzony w odpowiedni trzpień prowadniczy, może być wsunięty i zabezpieczony przed przekręceniem się.

Dzięki temu zapomocą jednego tylko dźwignika można dźwignąć pojazd z jednej lub drugiej strony, do czego przy stosowaniu urządzeń znanych potrzeba było paru dźwigników, przymocowanych na stałe. Gdy dźwignik nie jest w użyciu, to można go po prostu wyjąć z prowadnicy. Prowadnica jest wykonana tak, że dźwignik może być zawsze łatwo umieszczony w odpowiednim miejscu pojazdu nawet pociemku, przyczem podczas dźwigniania ześlizgnięcie się dźwignika nie jest możliwe, co zdarza się niekiedy przy dźwignikach oddzielnych.

Na rysunku uwidoczniono kilka przykładów wykonania wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia widok z boku samochodu z prowadnicą do odłączanego dźwignika, fig. 2 — przekrój wzdłuż linii $I-I$ na fig. 1 z założonym dźwignikiem w położeniu dźwigniania pojazdu z jednej strony, fig. 3 — w zwiększonej podziałce odmianę wykonania dźwignika w przekroju po założeniu do prowadnicy, fig. 4 — inną odmianę prowadnicy, fig. 5 — trzecią odmianę prowadnicy i inną postać wykonania dźwignika, fig. 6 — widok z przodu trzpienia prowadniczego, fig. 7 — inną postać wykonania trzpienia prowadniczych.

Aby pojazd można było łatwo podnosić z jednej lub z drugiej strony zapomocą jednego tylko dźwignika, z każdej strony pojazdu, blisko środka jego ciężkości, przymocowana jest do pojazdu prowadnica d . Zapomocą więc jednego tylko dźwignika, którego trzpień można wsunąć do prowadnicy z jednej lub z drugiej strony pojazdu, można podnieść z jednego lub z drugiego boku pojazd wraz z kołami. Dźwignik może posiadać przytem dowolną znaną prostą budowę. Dźwignik może być zwykły z korbą ręczną albo też napęd dźwignika może być pneumatyczny lub hydrauliczny.

W odmianie wykonania według fig. 2 i 3 trzpień prowadniczy e dźwignika a jest umieszczony ukośnie. Dzięki temu, z chwilą podniesienia pojazdu (fig. 2 i 3) dźwignik

ustawia się pionowo, a więc nie jest narażony na zginanie. Gdyby trzpień prowadniczy był prostopadły do dźwignika, to tenże zajmowałby po podniesieniu pojazdu położenie pochyłe, czemu zapobiega ukośne ustawienie trzpienia.

W odmianie wykonania według fig. 3 dźwignik posiada tuleję a , w której może przesuwac się tłoczysko g , zaopatrzone w stopę f , przyczem tłoczysko to może być przesuwane zapomocą śruby h , obracanej przy pomocy odłączanej korby i . Z boku tulei a przewidziana jest druga tuleja k , w której znajduje się sprężyna śrubowa l , w którą wsunięta jest zgóry śruba h , gdy dźwignik nie jest czynny. Podczas użycia dźwignika trzpień prowadniczy e wsuwa się do prowadnicy d , następnie wyciąga się śrubę h z tulei k albo ze sprężyny l i wkręca się zgóry do nakrętki m . Dzięki temu tuleja a zostaje wysunięta w górę, a sprężyna l zostaje napięta (fig. 2).

Prowadnice d , przymocowane do podwozia (fig. 1 — 3), mogą być wykonane jako wsporniki stopni pojazdu.

W postaci wykonania, przedstawionej na fig. 4, prowadnica n jest wykonana z jednego lub paru kształtowników w postaci litery U, jaskółczego ogona i t. d., przyczem do prowadnicy tej wsunięty jest płaskownik prowadniczy o , sztywno połączony z dźwignikiem.

Na fig. 5 i 6 prowadnicę stanowi czworokątny trzpień p , natomiast dźwignik jest zaopatrzony w tuleję prowadniczą q ; poza tem dźwignik według fig. 5 jest nieco inaczej wykonany i może być zaopatrzony np. w pędnię zębatą.

Mogą być również przewidziane specjalne zamknięcia ustalające, np. zasuwki, zapadki i t. d., zapomocą których dźwignik, wsunięty do prowadnicy, może być zabezpieczony na pewien czas przed wyciągnięciem.

Według fig. 7 prowadnica składa się z paru trzpieni r (lub tulej), które służą do

założenia dźwignika i zabezpieczają go przed skręceniem, dzięki czemu podczas podnoszenia można zapobiec ześlizgnięciu się dźwignika lub jego przechyleniu się w bok i zanieczyszczeniu tulei.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Pojazd mechaniczny, znamienny tem, że posiada nieruchome prowadnice, umieszczone po obu stronach, w które to prowadnice wsuwa się trzpień dźwignika, wobec czego dźwignik zostaje zabezpieczony przed przekręcaniem się.

2. Pojazd według zastrz. 1, znamienny tem, że prowadnicę stanowi wieloboczna tuleja, w którą wsuwa się ukośnie pochylony trzpień dźwignika.

3. Pojazd według zastrz. 1 — 2, znamienny tem, że prowadnicę stanowi kształtownik, w który wsuwany jest płaskownik, przymocowany do dźwignika.

4. Pojazd według zastrz. 3, znamienny tem, że prowadnicę stanowi jeden lub kilka trzpień, na które nasuwana jest tuleja prowadnicza, połączona z dźwignikiem.

5. Dźwignik do pojazdów według zastrz. 1 — 4, znamienny tem, że obok tulei (a) umieszczona jest druga tuleja (k), w której umieszczona jest sprężyna (l) i w którą wsuwana jest śruba (h).

Johann Friedrich Wessels.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.



p21615.

Fig. 1

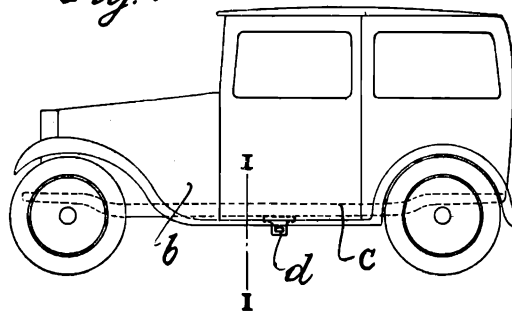


Fig. 2

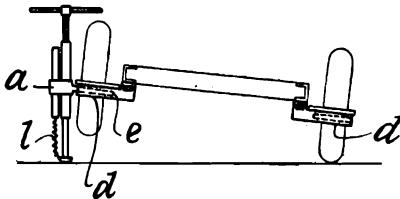


Fig. 4

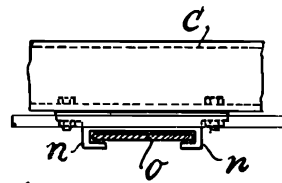


Fig. 5

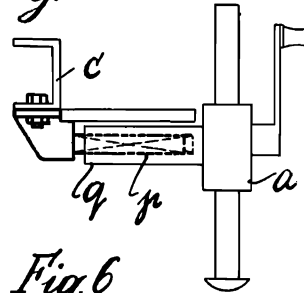


Fig. 6

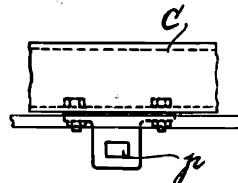


Fig. 7

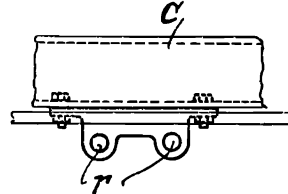


Fig. 3

