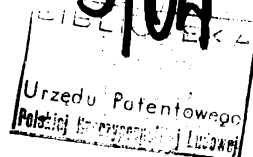


Opublikowano dnia 12 marca 1962 r.

B66c 9/04



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 45724

Kl. 35 b, ~~5/01~~ 9/04

VEB Schwermaschinenbau S. M. Kirow*)

Lipsk, Niemiecka Republika Demokratyczna

Podwozie toczące się po krzywym torze, zwłaszcza do wieżowych dźwigów obrotowych

Patent trwa od dnia 13 kwietnia 1961 r.

Pierwszeństwo: 27 grudnia 1960 r. (Niemiecka Republika Demokratyczna)

Wynalazek dotyczy podwozia mogącego toczyć się po krzywym torze, zwłaszcza do wieżowych dźwigów obrotowych, zaopatrzonego w połączone drążkami ruchome ramiona wychylne, na wolnych końcach których przewidziane są znane obrotowe wahacze kół tocznych.

Znane są układy ramion wychylnych w podwoziach, w których każde dwa ramiona są połączone drążkami aby zapobiec przypadkowemu wychyleniu się ramion i przez to wywróceniu się dźwigu. W znanych układach połączone są w pobliżu punktów przegubowych na ramionach wychylnych dźwigni o jednakowej długości, z których jedna jest z reguły przedłużeniem jednego ramienia, a druga jest umocowana pod kątem prostym do ramienia wychylnego. Oba końce ramion dźwigni są połączone drążkiem umocowanym na przegubach, którego długość

jest obliczona tak, aby dźwig znajdował się w środku prostego toru.

Układ ten posiada tę wadę, że przy zmianie odstępów między wolnymi końcami ramion wychylnych (1, 2, fig. 2) dźwig nie znajduje się w środku, ponieważ zmiany kątów obu ramion wychylnych są różne. Z tego wynika, że przy stępcowaniu dźwigu na torach o dwu różnych prześwitach, dźwig może stać w środku tylko w jednym przypadku, i że przy wychyleniu ramion wychylnych w celu transportu, ramiona te są dokładnie równoległe, wobec czego muszą być przeprowadzone zmiany pod względem długości drążków, lub drążek łączący musi być luzowany.

W urządzeniach według wynalazku usunięto te wady za pomocą nowego układu dźwigni tak, że niepotrzebne są zmiany co do długości drążków dla różnych rozstawień toru.

W urządzeniu według wynalazku także rozwiązanie osiąga się przez to, że połączone sztyw-

*) Właściciel patentu oświadczył, że twórcą wynalazku jest inż. Erwin Kleman.

no z ramionami wychylnymi 1 i 2 ramiona dźwigniowe 3 i 4 są wykonane w różnych długościach, odpowiednio do potrzeb. Przez proste geometryczne stosunki można określić długości ramion dźwigniowych 3 i 4 oraz długość drążka łączącego 5 tak, aby dźwig znajdował się w środku toru także w przypadku drugiego jego rozstawienia, lub aby ramiona wychylne w czasie transportu drogowego można było wychylać w kierunku jazdy tak, aby były równoległe. Równoległość ramion wychylnych jest konieczna zwłaszcza w czasie transportu drogowego zórawia, jeżeli osie te są wbudowane bezpośrednio między ramionami wychylnymi.

Urządzenie według wynalazku jest pokazane schematycznie na rysunku, którego fig. 1 przedstawia widok boczny podwozia w kierunku jazdy, fig. 2 — widok z góry.

Do głównej ramy, na której wspiera się górna, obracająca się część wieżowego dźwigu obrotowego, przymocowane są na wszystkich czterech rogach ramiona wychylne 1, 2 poruszające się poziomo. Wolne końce ramion wychylnych wspierają się na wahaczach kół tocznych. Połączenie prętowe 3, 4, 5 podwozia działa w prosty sposób przez samoczynne nastawianie elementów połączenia prętowego 3, 4, 5 znajdujących się między główną ramą i wahaczami, dzięki czemu wahacze są prowadzone swobodnie również przy różnicach rozstawienia. Przy przestawieniu podwozia z jednego rozstawienia toru na inny, wahacze połączone z ramionami wychylnymi 1 i 2 zostają doprowadzone na odpowiedni odstęp przez częściowe wychylenie ramion 1 i 2. Dzięki geometrycznemu stosunkowi połączenia

prętowego 3, 4, 5, między ramieniem 3, wygiętym pod kątem prostym, do ramienia odchylnego 1, i ramieniem 4, poprowadzonym prosto w kierunku podłużnym ramienia odchylnego 2, połączonymi przegubowym prętem łączącym 5, dźwig jest prowadzony w środku toru również przy zmianach rozstawu toru. Przez to prętowe połączenie 3, 4, 5 jest zapewniona poza tym niezbędna stałość równowagi również przy jeździe po krzywym torze. Również przesunięcie ramion odchylnych 1 i 2 aż do ich równoległości może nastąpić bez luzowania połączenia prętowego 3, 4, 5.

Zastrzeżenie patentowe

Podwozie toczące się po krzywym torze, zwłaszcza do wieżowych dźwigów obrotowych, znakmienne tym, że po dwa ruchome ramiona odchylna (1, 2) są połączone za pomocą połączenia prętowego (3, 4, 5), w którym ramiona dźwigniowe (3, 4), połączone sztywno z ramionami odchylnymi (1, 2), posiadają różne długości zależnie od potrzeb, dzięki czemu bez zmiany połączenia prętowego (3, 4, 5), dźwig znajduje się po środku toru również przy różnych jego szerokościach, zwłaszcza w celu wbudowania osi służących do transportu drogowego dźwigu ramiona odchylna (1, 2) są dochylne względem siebie aż do równoległości, bez potrzeby luzowania połączenia prętowego (3, 4, 5).

VEB Schermmaschinenbau
S. M. Kirów

Zastępca: mgr Józef Kamiński
rzecznik patentowy

Fig. 1

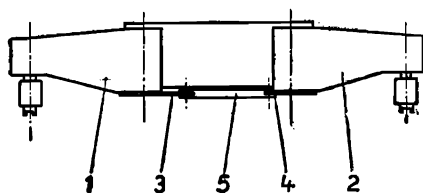


Fig. 2

