

5 listopada 1932 r.

B62d 21/02

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 16651.

Kl. 63 c 37.

The Cleveland Tractor Co.
(Cleveland, Ohio, Stany Zjednoczone Ameryki).

Rama boczna podwozia ciągowki.

Zgłoszono 1 sierpnia 1931 r.

Udzielono 27 czerwca 1932 r.

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest tania, a jednak mocna chociaż lekka rama boczna podwozia do ciągowek gąsienicowych, którą można z łatwością montować. Rama ta poza tem zamyka szczelnie zawarte w niej części mechanizmu pędnego, uniemożliwiając przenikanie do nich kurzu i błota. Zalety te osiąga się w myśl wynalazku na skutek wykonania ramy podwozia w większej części z pojedynczego arkusza blachy, zwiniętej w kształcie cylindra.

Na rysunku fig. 1 przedstawia widok z boku ciągowki, zaopatrzonej w podwozie według wynalazku; fig. 2 — przekrój wzdłuż linii 2 — 2, oznaczonej na fig. 1; fig. 3 — przekrój wzdłuż linii 3 — 3, oznaczonej na fig. 1; fig. 4 — przekrój podłużny bocznej ramy podwozia po zdjęciu jej z

ciągowki; fig. 5 — przekrój podłużny złącza drążków, dźwigających jedno z luźnych kół gąsienicowych; fig. 6 — widok z boku przedniej głowicy ramy bocznej podwozia; fig. 7 — widok z boku jej bocznej ścianki; fig. 8 — widok z boku jej tylnej głowicy; fig. 9 — widok z góry ciągowki po usunięciu silnika i gąsienic; fig. 10 — przekrój wzdłuż linii 10—10, oznaczonej na fig. 9.

Rama główna 10 (fig. 9) ciągowki, dźwigająca i osłaniająca silnik oraz przekładnię pędną, ma postać jednolitego odlewu lub też dwóch odlewów, połączonych na końcach śrubami. Na przednim końcu tej ramy jest umieszczony silnik, zaopatrzony w chłodnicę 12, umieszczoną przed nim na ramie, i kryty maską 11 (fig. 1), a na tylnym końcu ramy znajduje się siedzenie kierow-

cy 13, przyczem pomiędzy niem i silnikiem zamieszczone są: kierownica 14 i dźwignia 15 do zmiany szybkości. Po obu bokach tylnej części ramy wystają osie 16, dźwigające napędowe koła gąsienicowe 17. Pomiedzy temi osiami i silnikiem 11 znajduje się odpowiednia przekładnia pędna, przenosząca w odpowiedni sposób ruch silnika na koła względnie gąsienice.

Na bocznej ramie 18 gąsienicy są zawieszane krążki prowadnicze i luźne koła podtrzymujące gąsienicę. Rama boczna 18 posiada kształt cylindra, wykonanego z blachy (fig. 9 i 4), zakończonego głowicami przednią 19 i tylną 20. Krawędzie cylindra ramy bocznej 18 są ze sobą spojone wzdłuż szwu 21 (fig. 7). Głowice 19 i 20 są osadzone w otwartych końcach cylindra 18 i spojone z jego krawędziami 22 (fig. 4). W ścianie bocznej cylindra 18 wykrojono podłużny otwór 23, normalnie szczelnie zamknięty pokrywą 24 (fig. 3), przymocowaną na śrubach 25, wkręconych w ścianki cylindra 18 zapomocą nakrętek 26, spojenych z tą ścianką od wewnątrz. Pokrywa jest pewnego rodzaju włazem, mającym na celu udostępnienie części, znajdujących się wewnątrz ramy bocznej podwozia.

Obie ramy boczne 18 są osadzone końcami tylnymi na ramie głównej przed napędowymi kołami gąsienicowymi 17. Z tego względu głowice ich tylne 20 posiadają ucho 27 (fig. 8), przez które przetknięta jest oś 28, osadzona w głównej ramie podwozia ciągówki. Po obu bokach ramy głównej (fig. 9) znajdują się nadlewki 30, do których są przymocowane śrubami 32 wsporniki 31 dla połączonych z niemi przesuwne końców płaskich resorów piórowych 32'. Do odpowiednio wzmocnionej części ścianki każdej ramy 18 jest przymocowany zapomocą śrub 33¹ (fig. 9 — 10) wspornik 33, na którym jest osadzony obrotowo resor 32' zapomocą sworznia 34, skówek 35 i śrub 35¹, tworzących klamry kształtu U, przyczem nakrętka 36¹ nie pozwala na przesu-

nięcie poprzeczne skówek 35. Dzięki temu urządzeniu rama boczna 18, połączona elastycznie z przednim końcem ramy głównej może wahać się względem niej w płaszczyźnie pionowej.

Na przednim końcu ramy bocznej 18 osadzone są luźne koła gąsienicowe. Ze względu na to głowica przednia 19 ramy bocznej 18 tworzy podługowate gniazdo, obejmujące drążek 36 (fig. 4), zakończony z przodu wałkiem 37 (fig. 9), stanowiącym oś dla luźnego podwójnego koła gąsienicowego 38. Tylny koniec drążka 36 jest zaopatrzony wewnątrz ramy bocznej 18 w zaklinowany na nim łącznik 39 (fig. 4 i 5), spojeny z drążkiem 40, którego drugi koniec jest osadzony w jarzmie 41. Połączenie z głowicą tylną 20 uskutecznione jest zapomocą spojenego z nią trzpienia 42 wkręconego w jarzmo, przyczem na trzpień ten nałożone są dwie nakrętki od strony głowicy nakrętka 43 i od strony jarzma nakrętka zaciskowa 44. Na drążek 40 jest nałożona pomiędzy jarzmem 41 i łącznikiem 39 sprężyna zwijana 45, niepozwalająca na przesunięcie luźnych kół gąsienicowych 38 ku tyłowi.

Od góry do ramy bocznej 18 jest przymocowane śrubami 47 (fig. 3 i 4) łożysko 46 dla wałka 49, na którym są zamocowane krążki 50, podtrzymujące gąsienicę. Śruby 47 są wkręcone w ściankę ramy 18 i spojeną z nią płytkę 48. Od spodu ramy bocznej 18 jest przymocowany w podobny sposób cały szereg dolnych prowadniczych krążków gąsienicowych 53, przyczem do każdego krążka należy osobny wałek 52 (fig. 2 i 3), osadzony w łożysku 51, składającym się z dwóch połówek, połączonych ze sobą zapomocą śrub 54, które, podobnie jak łożysko 46, jest przymocowane do ramy bocznej 18.

Poza tem wewnątrz ramy bocznej 18 przeprowadzony jest przewód 57, doprowadzający oliwę do łożysk krążków.

Przewód ten przechodzi wzdłuż dolnej

ścianki ramy bocznej 18 i jest połączony ze zbiornikiem smaru oraz z pompką oliwną za pośrednictwem przewodu 58, przeprowadzonego przez głowicę tylną 20. Przewód główny 57 łączy się zapomocą odgałęzień 59 z kanalikami, wiodącymi do górnego krążka gąsienicowego 50, dolnych krążków gąsienicowych 53 i wszelkich łożysk.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Podwozie ciągowki gąsienicowej, znamienne tem, że posiada ramę boczną (18), utworzoną z pojedynczego arkusza blachy, zwiniętego w kształcie walca (18) i głowic (19, 20), zamykających oba końce tego walca, przyczem krawędzie arkusza są połączone zapomocą spawania.

2. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że głowice, zamykające końce walca blaszanego, tworzącego ramę boczną (18), są z nim połączone zapomocą spawania.

3. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że jedna z głowic, zamykających końce walca, tworzącego ramę boczną (18), posiada ucho (27) dla osi, osadzonej w głównej ramie ciągowki, podtrzymującej ramy boczne (18), pozwalając im na pewne ograniczone wahania.

4. Podwozie według zastrz. 3, znamienne tem, że rama boczna (18) połączona jest elastycznie z ramą główną (zapomocą płaskich resorów (32ⁿ), osadzonych we wspornikach (30), przytwierdzonych do ramy głównej i we wspornikach (33), przymocowanych do ramy bocznej (18).

5. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że w bocznej ścianie ramy bocznej (18) jest wykrojony podłużny otwór (23), zamknięty odejmowalną pokrywą (24).

6. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że do ścianek ramy bocznej (18) są śrubami przymocowane łożyska gąsienicowych krążków przewodniczych i podtrzymujących (46 — 51), przyczem ścianki te są w tych miejscach wzmocnione przyspojonemi do nich płytkami.

7. Podwozie według zastrz. 1, znamienne tem, że drążek (36, 40) osadzony w jednej z głowic ramy bocznej (18), dźwigający luźne koło (38), napinające gąsienicę, przymocowany jest do drugiej głowicy (20), przyczem może się obracać około swej osi i zwiększać lub zmniejszać swą długość pracującą.

8. Podwozie według zastrz. 1 i 7, znamienne tem, że do osiowego przesuwania drążka (40) służy trzpień (42) wkreślony w jarzmo (41), w którym osadzony jest drążek (40), przyczem do ustalania przesunięcia służą odpowiednie nakrętki, znajdujące się na trzpieniu (42).

9. Podwozie według zastrz. 1, 7 i 8, znamienne tem, że na drążku (40) jest umieszczony łącznik (39), służący jako oparcie dla sprężyny (45) naciągającej go.

The Cleveland Tractor Co.
Zastępca: Inż. M. Brokman,
rzecznik patentowy.

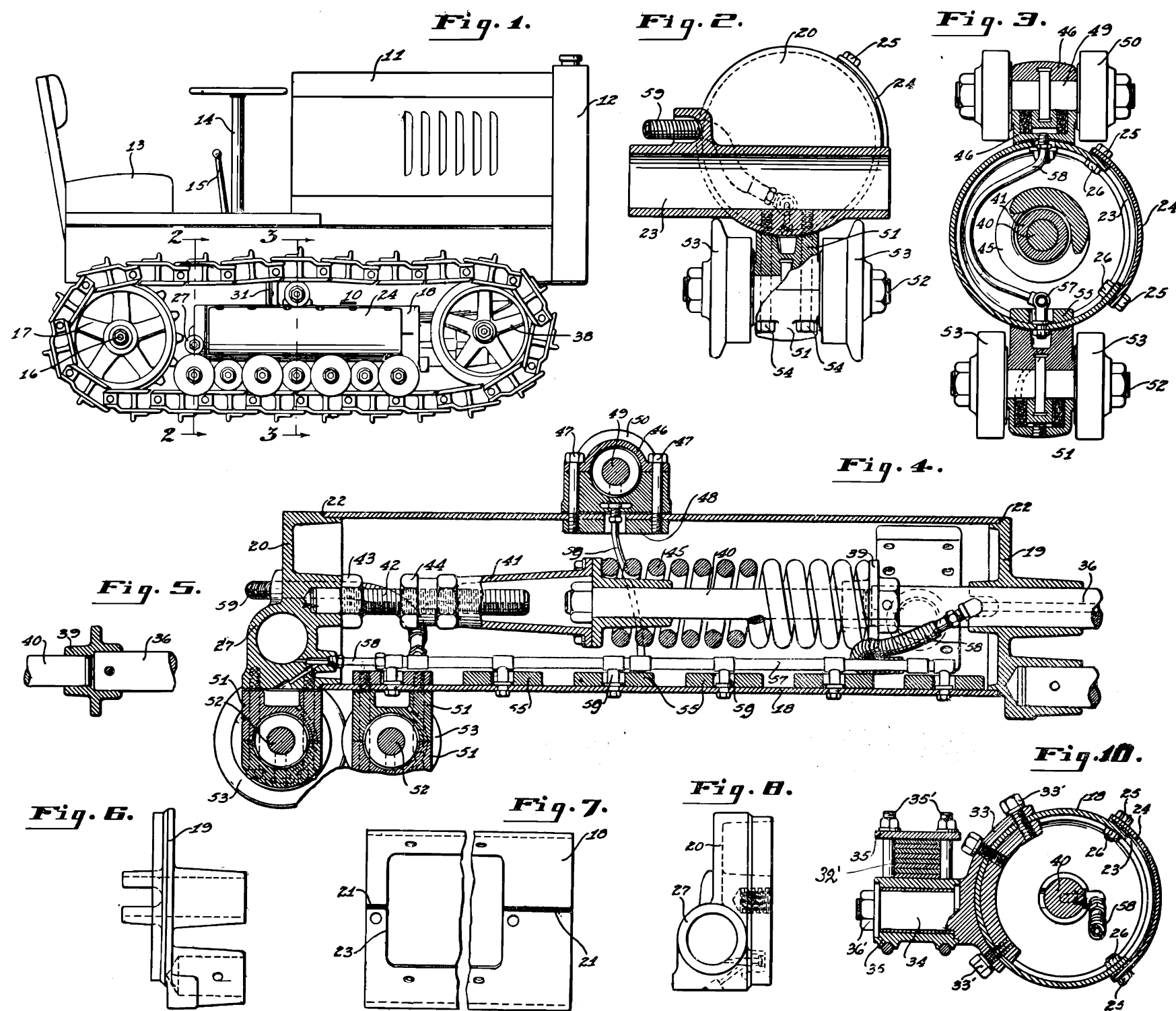


Fig. 9.

