



Patent tymczasowy dodatkowy
do patentu nr _____

Kl. 35b,23/80

Zgłoszono: 20.11.1971 (P. 151666)

Pierwszeństwo: _____

MKP B66c 23/80

Zgłoszenie ogłoszono: 30.05.1973

Opis patentowy opublikowano: 31.01.1975

CZYTELNIK

Urzędu Patentowego
Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

Twórcy wynalazku: Edward Sosna, Piotr Morawski

Uprawniony z patentu tymczasowego: Zakład Doświadczalny Dźwigów
Samochodowych i Samojezdnych przy Centralnym
Biurze Konstrukcyjnym Urzędzeń Budowlanych,
Bielsko-Biała (Polska)

**Podpora samozakleszczająca dla maszyn roboczych,
zwłaszcza dźwigów i koparek jezdnych**

1

Przedmiotem wynalazku jest podpora samozakleszczająca dla maszyn roboczych, zwłaszcza dźwigów i koparek jezdnych napędzana hydraulicznie.

Znane dotychczas podpory samozakleszczające składały się z trójramiennych dźwigni i siłownika hydraulicznego połączonych ze sobą przegubowo przy czym oś przegubu łączącego tłok siłownika hydraulicznego z ramieniem jest wewnątrz układu dźwigni poza osią przegubów ramion. Cylinder siłownika jest połączony z ramą podwozia, z którą również połączone jest przegubowo jedno z ramion trójramiennych dźwigni. Podparcie uzyskuje się przez usytuowanie dwóch ramion wspomnianej dźwigni trójramiennych wzdłuż jednej prostej.

Urządzenie to posiada następujące wady: siłownik hydrauliczny przenosi obciążenie pochodzące od nacisku podczas podparcia maszyny, znajduje się na zewnątrz urządzenia w związku z czym potrzebne jest miejsce na jego usytuowanie w podwoziu, nie zapewnia pewnego zakleszczenia z powodu istnienia możliwości usytuowania się ramion dźwigni trójramiennych wzdłuż linii łamanej.

Celem wynalazku jest usunięcie wyżej wymienionych niedogodności czyli aby siłownik hydrauliczny nie przenosił obciążenia, dogodniejsze usytuowanie go oraz uzyskanie pewnego samozakleszczenia podpory.

Według wynalazku cel ten uzyskuje się przez zaprojektowanie podpory składającej się z obejmki umieszczonej suwliwie na pochwie wahliwie za-

2

wieszanej w podwoziu, połączonej przegubowo z siłownikiem znajdującym się wewnątrz pochwy, który drugim końcem jest połączony z ramieniem ustalonym względem podwozia poprzez łącznik, przy czym obejmka ta jest połączona z podwoziem poprzez łącznik.

Zaletami takiego rozwiązania są: Całkowite odciążenie siłownika od obciążeń pochodzących od podparcia maszyny, usytuowanie siłownika wewnątrz pochwy, uzyskanie pewnego zakleszczenia podpory, łatwa zabudowa do wszelkiego rodzaju podwozi.

Przedmiot wynalazku jest przedstawiony w przykładzie wykonania na rysunku gdzie fig. 1 przedstawia podporę w stanie zakleszczonym, fig. 2 podporę w położeniu transportowym. Jak uwidoczniło na fig. 1, 2, obejmka 1 jest suwliwie umieszczona na pochwie 2 i połączona z podwoziem 6 poprzez łącznik 10, przy czym obejmka ta jest połączona przegubowo z drążkiem 3 siłownika hydraulicznego znajdującego się wewnątrz pochwy którego cylinder połączony jest przegubowo z ramieniem 5, które jest również przegubowo połączone z pochwą i drugim końcem z podwoziem poprzez łącznik 9, przy czym na końcu tego ramienia zawieszona jest przegubowo łapa 12 poprzez sworzeń 11. Pochwa 2 natomiast jest zawieszona obrotowo w podwoziu 6 poprzez sworzeń 7. Pod wpływem zadziałania siłownika obejmka zaczyna się suwać po pochwie i jednocześnie następuje ruch obrotowy

wy o promieniu równym długości łącznika 10 aż do całkowitego samozakleszczenia się podpory tzn. aż pochwa 2 i ramię 5 usytuują się wzdłuż jednej prostej.

Składanie podpór do położenia transportowego uzyskujemy w kolejności odwrotnej.

Zastrzeżenia patentowe

1. Podpora samozakleszczająca dla maszyn roboczych, zwłaszcza dźwigów i koparek jezdniowych, napędzana hydraulicznie, **znamienna tym**, że obej-

ma (1) jest umieszczona suwliwie na pochwie (2), wahliwie zawieszona w podwoziu (6) poprzez sworzeń (7) i połączona przegubowo z drągiem (3) siłownika hydraulicznego znajdującego się wewnątrz pochwy, którego cylinder (4) połączony jest przegubowo jednocześnie z pochwą i ramieniem (5) poprzez sworzeń (8), ustalonym względem podwozia poprzez łącznik (9), przy czym obejma połączona jest z podwoziem poprzez łącznik (10).

2. Podpora według zastrz. 1, **znamienna tym**, że na końcu ramienia (5) lub (9) umocowana jest przegubowo na sworzniu (11) łapa (12).

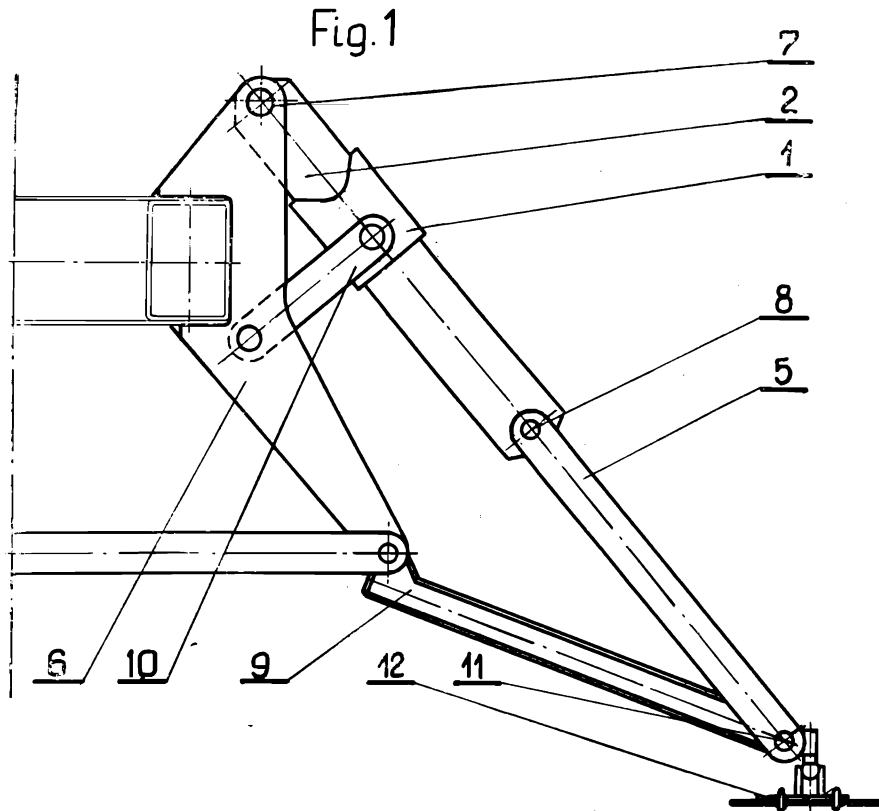


Fig.2

