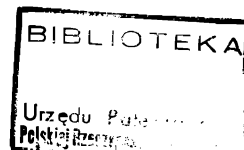


15 marca 1932 r.

2

B62d 55/20

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 15420.

Kl. 63 c 29.

Stanisław Marczewski
(Warszawa, Polska).

Ogniwo gasienicowe dla czołgów i podobnych pojazdów mechanicznych.

Zgłoszono 21 sierpnia 1930 r.

Udzielono 16 stycznia 1932 r.

Niniejszy wynalazek ma na celu udoskonalenie gasienic czołgowych przez nadanie ogniwu gasienicowemu odpowiedniego kształtu, celem zapobieżenia niszczeniu nawierzchni dróg przy skręcaniu pojazdem, oraz przez zwiększenie wytrzymałości ogniwa i czasu jego trwania, na skutek użycia jako materiału na ogniwa ciągliwej blachy stalowej, z której wytłacza się poszczególne jego części, przyczem wytwarzanie takiego ogniwa jest łatwe i tanie, samo zaś ogniwo wygodne w użyciu, trwałe, łatwymienne i praktyczne.

Na załączonym rysunku pokazano przedmiot wynalazku celem przedstawienia jego cech charakterystycznych. Na fig. 1 przedstawiono żebro ogniwa w widoku z boku od

zewnątrz, na fig. 2 — kompletne ogniwo w widoku czołowym, t. j. wzdłuż osi gasienicy, na fig. 3 i 4 — część gasienicy czołowej, złożonej z ogniw według wynalazku, w widoku z góry i w przekroju na połączeniu ogniw, przyczem fig. 4 w odniesieniu do fig. 3 jest jej widokiem, uwydatniającym żebro od zewnątrz, względnie przekrojem poprzecznym. Na fig. 5 pokazano przekrój wzdłuż osi A — B, oznaczonej na fig. 1, zaś na fig. 6 — widok na żebro ogniwa z góry.

Ogniwo według wynalazku składa się z podeszwy 1 i z dwóch żebier, lewego 5 i prawego 6, połączonych z nią zapomocą nitów 4.

Podeszwa 1 w kształcie krótkiej a sze-

rokiej płyty jest wytłoczona z blachy stalowej. Celem zwiększenia adhezji posiada podeszwa 1, występ 2 po bokach skośnie ścięty w miejscu 3 oraz wgłębienia, mające na celu nadanie jej większej sztywności. W miejscu łączenia ogniów podeszwa 1 jest po stronie bardziej oddalonej od występu 2 wycięta, przyczem te wycięcia 19, rozmieszczone symetrycznie względem osi podłużnej ogniwa, są tak wielkie, że ogniwa mogą poruszać się względem siebie przegibnie. Pośrodku na osi wycięć 19 posiada podeszwa 1 dwa otwory 20 na nity 4, łączące ją z żebrami 5 i 6.

Do podeszwy 1 przynitowane są dwa żebra 5 i 6 wytłoczone z grubej blachy stalowej, stanowiące tor, po którym poruszają się kółka względnie rolki wózków podtrzymujących podwozie czołga. Na obu końcach żebra przewiercone są otwory, służące do łączenia żeber między sobą względnie do łączenia ogniów, przyczem otwór 11 ma średnicę mniejszą i służy dla czopa 9, łączącego ogniwa, zaś otwór 12 — dla tulei 7, wprasowanej w żebra, posiadającej średnicę wewnętrzną, odpowiadającą czopowi 9, który ma możność luźnego w niej obrotu.

Na tuleję 7 nałożona jest tuleja 8 nieco od poprzedniej krótsza, przyczem obraca się ona luźno na tulei 7. Tuleja 8 ma za zadanie ochraniać połączenia przed zużyciem, jakie ma miejsce na skutek zaczepiania o tuleję 8 koła napędowego. Rozstęp między żebrami 5 i 6 jest od strony mniejszego otworu 11 większy i odpowiada zewnętrznemu wymiarowi połączenia żeber od strony otworu 12. Żebra posiadają wycięcia boczne, przy otworze 11 od wewnątrz, zaś przy otworze 12 — od zewnątrz. Otwór 11 zaopatrzony jest od zewnątrz w zgrubienie 13, przypominające kształtem piastę. W zgrubieniach 13 wytłoczone są rowki 14 dla sworznia 10 zawlecзки, zabezpieczającej czop 9 przed wypadnięciem. Rowki te zapobiegają przekręcaniu się czopa 9, a tem samem wycieraniu się otworów 11, skut-

kiem czego zwiększa się trwałość ogniwa.

Od spodu, t. j. od strony podeszwy 1 żebra posiadają trójkątny występ 15, niepozwalający na przesunięcie żeber wzdłuż podeszwy. Pośrodku żebra są rozszerzone i w tem miejscu przewiercone, tworząc otwór 18 na nit 4.

Ścianka pionowa żebra jest pośrodku wycięta, a celem tego wycięcia 17 jest umożliwienie łączenia podeszwy 1 z odpowiednim żebrem zapomocą nitu 4. Górna strona 16 żeber wykonana jest płasko i tworzy szyny dla kółek względnie rolek wózków, podtrzymujących podwozie czołga. Żebra są na obu końcach zaokrąglone w kierunku podłużnym. Obrys wycięcia 17 wykonany jest według tego samego łuku co zaokrąglenie końców żeber.

Ogniwo nie wymaga prawie zupełnie obróbki z wyjątkiem wiercenia otworów 11, 12, 18 i 20. Tuleje 7 i 8 są wyrabiane z rur stalowych, zaś czopy 9 z kalibrowanych prętów stalowych, przyczem ten materiał stalowy jest ciągliwy, na powierzchni szczególnie twardy bez utwardzania.

Ogniowem, wyżej opisanem, zostały osiągnięte na wstępie założone cele, o poza tem posiada ono tę zaletę, że skutkiem mniejszej wagi, aniżeli dotychczas używane ogniwa gasienicowe, łagodzi hałas wywoływany ruchem czołga i pozwala na rozwinięcie większej szybkości.

Gasienica według wynalazku jest łatwo wymienna, wytrzymała na uderzenia i zginanie, a w razie zużycia daje się łatwo wymienić tak całkowicie, jak i w poszczególnych częściach ją składających.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Ogniwo gasienicowe do czołgów i podobnych pojazdów mechanicznych gasienicowych, znamienne tem, że składa się z części wytłoczonych z blachy stalowej.

2. Ogniwo według zastrz. 1, znamien-

ne tem, że jego podeszwa (1) posiada celem zwiększenia adhezji wpoprzek wytłoczony występ (2) o przekroju trójkątnym, ściętym po bokach (3).

3. Ogniwo według zastrz. 1 i 2, znamienne tem, że jego podeszwa (1) połączona jest z każdym żebrzem zapomocą jednego nitu (4).

4. Ogniwo według zastrz. 1 — 3, znamienne tem, że jego podeszwa (1) posiada na krawędzi równoległej do występu (2) i bardziej od tego występu oddalonej dwa wycięcia (19), położone symetrycznie względem osi podłużnej ogniwa na szerokości, odpowiadającej rozstępowi żeber na przegibnem połączeniu ogniów, przyczem wycięcia te ułatwiają wzajemne przegibne ruchy ogniów względem siebie.

5. Ogniwo według zastrz. 1 — 4, znamienne tem, że jego podeszwa (1) posiada pośrodku na osi, przechodzącej wzdłuż ogniwa i przez środek wycięcia (17), otwory (20) na nity (4), służące do przytwierdzenia żeber (5, względnie 6) do podeszwy.

6. Ogniwo według zastrz. 1 — 5, znamienne tem, że każde z żeber posiada od spodu występ (15), podobny do występu (2) w podeszwie (1), w który wchodzi, celem uniemożliwienia przesuwania się podeszwy (1) względem żebra, przymocowanego do niej pośrodku nitami (4).

7. Ogniwo według zastrz. 1 — 6, znamienne tem, że żebra (5 i 6) posiadają pośrodku ścianki pionowej wycięcie (17), ma-

jące na celu umożliwienie wprowadzenia nitu (4) do otworu (18, względnie 20) i zniwotnienie podeszwy z żebrzem.

8. Ogniwo według zastrz. 1 — 7, znamienne tem, że żebra (5, względnie 6) są na obu końcach zaokrąglone, przyczem mniej więcej pośrodku koła, odpowiadającego łukowi tego zaokrąglenia, przewiercone są otwory (11, względnie 12) dla czopa (9), łączącego dwa ogniwa gąsienicy, względnie dla tulei (7), wprasowanej w żebra, usztywniającej je poprzecznie.

9. Ogniwo według zastrz. 1 — 8, znamienne tem, że czop (9), celem zmniejszenia zużycia go przez wycieranie zębami koła napędowego, jest osłonięty tuleją (7), wcisniętą w żebra i usztywniającą ogniwo poprzecznie, przyczem czop (9) może obracać się w tulei (7).

10. Ogniwo według zastrz. 1 — 9, znamienne tem, że na tuleję (7) jest nałożona luźno druga tuleja (8), o którą zaczepiają zęby koła napędowego.

11. Ogniwo według zastrz. 1—10, znamienne tem, że naokoło otworów (11), po zewnętrznej stronie żeber, są zgrubienia (13), wytłoczone w pionowej ściance żebra, w kształcie piasty, w których znajdują się rowki (14) dla sworzni (10) zawleczek czopa (9) w otworze (11), skutkiem czego czop nie może obracać się i wycierać ścianek tych otworów.

Stanisław Marczewski.

