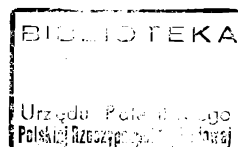


21 listopada 1932 r.

B60g 9/00

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 16817.

Kl. 63 c 36.

Adolphe KEGRESSE
(Courbevoie, Francja).

Zawieszenie pomostu napędowego przy pojazdach gaśnicowych.

Zgłoszono 2 kwietnia 1931 r.

Udzielono 7 września 1932 r.

Pierwszeństwo: 3 kwietnia 1930 r. (Francja).

W pojazdach, poruszanych zapomocą gaśnic jest bardzo ważnem, aby koła pędne były umieszczone jak najbliżej ziemi, nie dotykając jej jednak w sposób ciągły.

Pomosty napędowe pojazdów gaśnicowych albo całkowicie niezależnie spoczywają wprost na ziemi, albo są zależne od podwozia, do którego są przymocowane bądź sztywno, bądź też zapomocą urządzeń sprężystych lub niesprężystych.

Odległość od ziemi pomostu napędowego zależnego od podwozia zmienia się stosownie do położenia ramy tak, że gdy podwozie zbliża się do ziemi np. wskutek podania się resorów zawieszenia, zbliża się też koło napędowe do ziemi, powodując zmianę kąta utworzonego pomiędzy gaśnicą a ziemią na początku lub na końcu ze-

społu krążków, odpowiednio do tego czy pomost napędowy umieszczony jest przed zespołem krążków, czy też za nim.

Praktyka wykazała, że jest niezmiernie ważnem utrzymać pomost napędowy na stałej wysokości ponad ziemią tuż przy ziemi tak jednak, by możliwem było podniesienie się przy przejściu przez przypadkowe przeszkody.

Dla uzyskania tego warunku niezbędnem jest połączenie pomostu z resztą pojazdu w taki sposób, aby odległość pomiędzy pomostem a podwoziem mogła zmieniać się, nie wpływając znacznie na położenie pomostu względem ziemi.

Wynalazek niniejszy dotyczy urządzenia, które daje możność osiągnięcia tego celu.

Na rysunku przedstawiono dwa przykłady wykonania wynalazku, przyczem fig. 1 przedstawia jeden przykład wykonania w schematycznym widoku z przodu, fig. 2 — inną odmianę wykonania również w widoku z przodu, a fig. 3 jest widokiem z góry, odpowiadającym fig. 2.

Na wszystkich figurach liczba 1 oznacza oś nośną, a liczba 2 — podwozie.

Oś nośna 1 jest połączona z podwoziem 2 zapomocą dwóch resorów podłużnych 3. Na osi nośnej jest osadzony w znany sposób wahacz główny 4 zespołu nośnego, który na jednym końcu posiada koło luźne 5, a na drugim wahacz 6, łączący krążki (fig. 1 i 2).

W przykładzie wykonania według fig. 1, oś napędowa 8 jest połączona z osią nośną 1 zapomocą dłuższego ramienia dwuramiennego wahacza, osadzonego przegubowo na osi nośnej 1.

Krótsze ramię 10 wahacza umieszczone jest pionowo ponad osią nośną 1. To krótkie ramię 10 może ślizgać się pionowo między częścią 11, przytwierdzoną sztywno do podwozia i częścią 12, przyciskaną sprężyną 13. Sprężyna 13 opiera się drugim końcem o część 14 przytwierdzoną sztywno do podwozia.

Kółka napędowe 15, osadzone na osi napędowej 8 znajdują się normalnie w określonej wysokości nad powierzchnią ziemi.

Z chwilą, gdy resor 3 ugnie się z jakichkolwiek bądź przyczyn np. z powodu ciężaru ładunku lub z powodu drgań wywołanych stanem drogi, położenie kółka napędowego 15 względem ziemi nie ulegnie zmianie. W rzeczy samej, w chwili ugięcia resorów 3, podwozie 2 zbliży się do osi nośnej, a ramię 10 przesunie się pomiędzy częściami 11 i 12, nie wywierając wpływu na położenie długiego ramienia 9, służącego jako obsada osi napędowej. Naodwrot, jeśli koło 15 napotka nieco większą przeszkodę, wówczas nieco się uniesie, pociągając za sobą oś napędową, ponieważ dźwignia dwu-

ramienna 9—10 może obracać się dokoła osi nośnej 1, ściskając przytem krótszem ramieniem 10 sprężynę 13.

Po przejściu przez przeszkodę, pomost samoczynnie przybiera położenie pierwotne tak pod wpływem ciężkości, jak i nacisku sprężyny 13.

Pomiędzy ramieniem 10 a częścią zde-rzakową 11 można umieścić sprężystą poduszkę tłumiącą wstrząsy powstające z powodu powrotu pomostu do położenia normalnego.

W przykładzie wykonania wynalazku według fig. 2 i 3, oś nośna 1 jest połączona z osią napędową zapomocą dwóch półresorów 16, umieszczonych jeden na drugim i połączonych grubszym końcem sztywno z osią nośną 1, cieńszym zaś — z osią napędową 8.

Półresory 16 składają się z głównej sprężyny środkowej, oraz ze sprężyn bocznych, osadzonych na obydwóch stronach sprężyn głównych w ilości zależnej od żądanej siły sprężyny.

Te półresory działają w dwóch kierunkach, są bowiem wykonane w ten sposób, iż w położeniu normalnym utrzymują kółka napędowe na żądanej wysokości ponad ziemią, zaś w razie napotkania przeszkody, kółko napędowe podnosi się, ściskając górne sprężyny resorów 16 i przyjmując następnie samoczynnie normalne położenie tak pod działaniem tych sprężyn, jak i siły ciężkości. Powrót do położenia normalnego odbywa się bez wstrząsania dolnych sprężyn resorów.

Odległość pomostu od jezdni jest niezależna od ugięcia resoru 3, gdyż zależy ona od osi nośnej, do której pomost jest przymocowany sprężysto bez żadnych innych połączeń z podwoziem pojazdu.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Zawieszenie pomostu napędowego przy pojazdach gąsienicowych, znamienne

tem, że pomost napędowy jest połączony z osią nośną zapomocą dłuższego ramienia sztywnej dźwigni dwuramiennej, osadzonej na osi nośnej przegubowo, której drugie ramię jest skierowane pionowo nad oś nośną i ślizga się w prowadnicy, utworzonej ze zderzaka przytwierdzonego do podwozia i części, przypieranej zapomocą sprężyny, opierającej się również o występ, przytwierdzony do podwozia.

2. Odmiana urządzenia według zastrz. 1, znamienna tem, że oś napędowa jest po-

łączona z obydwóch końców z osią nośną zapomocą dwóch półresorów, których koniec grubszy jest sztywno osadzony na osi nośnej, a cieńszy — na osi napędowej, przyczem resory te składają się z głównej sprężyny środkowej i z rozmieszczonych po obu jej stronach sprężyn bocznych.

Adolphe Kegresse.

Zastępca: I. Myszczyński,
rzecznik patentowy

Fig.1.

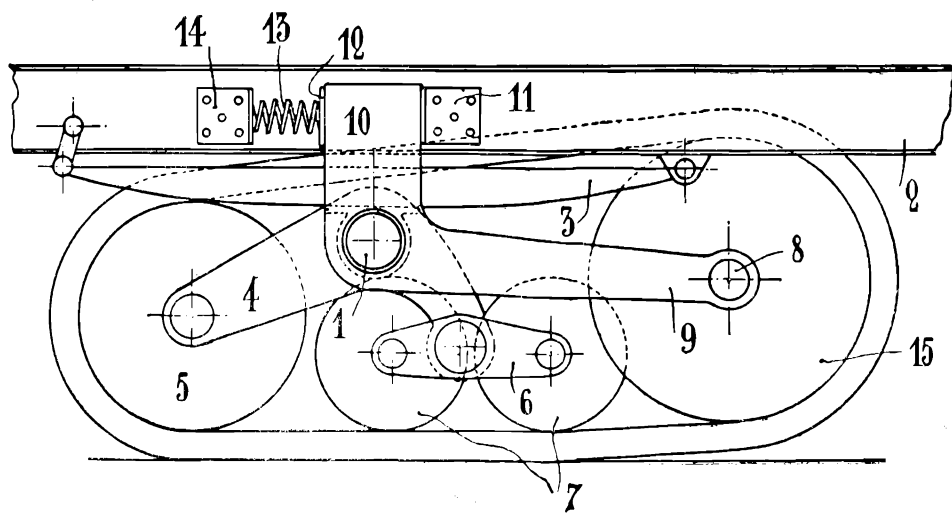


Fig. 2.

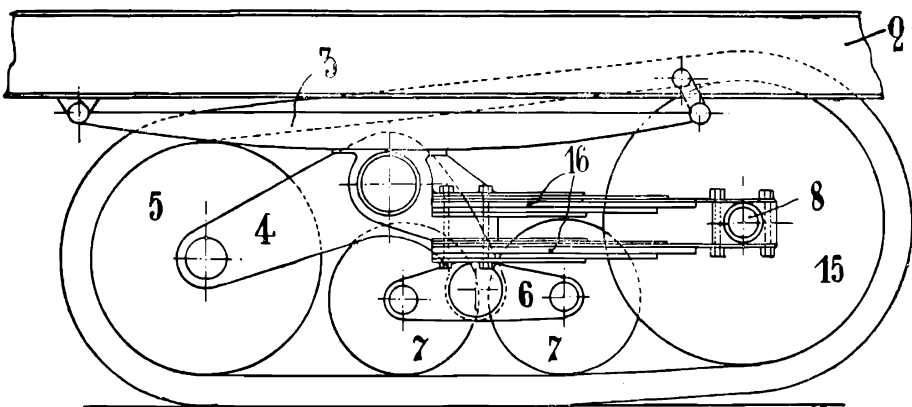


Fig. 3.

