

20 września 1932 r.

B 62 d 55/06

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 16349.

Kl. 63 c 29.

Vickers - Armstrongs Limited
(Westminster, Wielka Brytania).

Pojazd mechaniczny poruszający się na dwóch gąsienicach od siebie niezależnych.

Zgłoszono 9 sierpnia 1929 r.

Udzielono 11 maja 1932 r.

Pierwszeństwo: 24 sierpnia 1928 r. (Wielka Brytania).

Wynalazek niniejszy dotyczy pojazdów gąsienicowych typu platform, lub wozów specjalnie przeznaczonych do pracy w terenie, jak na przykład pojazdy wojskowe do transportów.

W myśl wynalazku pojazd jest zaopatrzony z tyłu w parę gąsienic, które są napędzane w jakikolwiek sposób i parę takich samych torów w części przedniej, które są poruszone niezależnie od tylnych, a służą do sterowania pojazdem. Gąsienice tylne mogą opasywać napędzające koło zębate, osadzone na poprzecznym wale, umieszczonym pośrodku lub blisko środka pojazdu przed parą kół podtrzymujących

tor, umieszczonych wewnątrz gąsienicy. Tor nieposiadający końca otacza prawie połowę obwodu tylnego koła podtrzymującego i styka się z dolną częścią drugiego koła, położonego pomiędzy wspomnianym tylnym kołem a napędzającym kołem zębatym. Obydwa podtrzymujące koła każdej gąsienicy tylnej mogą być osadzone w łożyskach lub blokach przytwierdzonych do końców narządu sprężynowego lub drążka, należycie podpartego pośrodku lub w pobliżu środka. Narząd sprężynowy jest wykonany z blach równoległych, tworzących warstwy, przyczem długość listew zasadniczo prostych zmniejsza się stopniowo ku

górze. Bloki lub łożyska są przytwierdzone do końca jednej lub kilku najdłuższych i najniższych listew sprężyny zapomocą śrub lub w sposób podobny, przyczem w razie życzenia mogą być przewidziane urządzenia do przestawiania jednego lub obu łożysk czy bloków na sprężynie. W tym celu można umieścić śrubę, opierającą się lub przytwierdzoną do łożyska lub bloku, w taki sposób, by zapomocą odpowiednio umieszczonych nakrętek można było przesuwac łożysko lub blok wzdłuż sprężyny. Środkowa część każdej sprężyny jest przymocowana śrubami lub w inny sposób do bloku, osadzonego na wale lub na podobnym narzędzie w ten sposób, aby sprężyna mogła podczas jazdy pojazdu wahać się. W urządzeniu tem może być każda para kół podtrzymujących umieszczona pomiędzy dwoma sprężynami, opisanymi powyżej, umieszczonemi do siebie równolegle i tak osadzonemi, że wszelkie ruchy wywołane wstrząsami podczas jazdy pojazdu wykonują razem.

Dwa koła podtrzymujące każdej przedniej gąsienicy mogą być osadzone na sprężynie w sposób podobny, jak przy tylnych gąsienicach, wtedy każdy nieposiadający końca tor jest napięty na dwóch tylko kołach w taki sposób, że się styka z każdym kołem wzdłuż połowy jego obwodu. Tory przednie z podtrzymującemi je kołami są tak urządzone, że, w celu kierowania pojazdem, mogą być poruszane zapomocą mechanizmu sterowego dowolnej konstrukcji jako jedna całość dokoła pionowej osi.

Na rysunkach przedstawiono przykład wykonania wynalazku.

Fig. 1 przedstawia jedną postać wykonania w widoku z boku, fig. 2 — natomiast widok innego układu zawieszenia sprężynowego w rzucie poziomym.

Na fig. 1 litera *a* oznacza jeden z torów tylnych, litera *b* zaś jeden z torów przednich; literą *c* jest oznaczone koło zębate, napędzające gąsienicę tylną, przy-

czem literą *d* oznaczono poprzeczny wał, na którym jest osadzone koło zębate *c*. Koła, podtrzymujące gąsienicę tylną, są osadzone na blokach lub łożyskach *e* i *f*, w których się obracają. Literą *g* jest oznaczona sprężyna warstwowa, do której końców są sztywnie przytwierdzone bloki lub łożyska *e*, *f*. Jeżeli jeden lub więcej bloków lub łożysk *e* i *f* ma być do nastawiania, to należy je zaopatrzyć w nagwintowane sworznie *h*, na które są nasadzone jedna lub kilka nakrętek *i*, tak by się one opierały o część narządu sprężynowego. Środkowa część sprężyny jest przymocowana do bloku *k*, osadzonego obrotowo na wale *l*, przyczem wał ten jest w odpowiedni sposób przytwierdzony do podwozia pojazdu. Koła *m*, podtrzymujące przednią gąsienicę *b*, są osadzone w blokach albo łożyskach *n*. Bloki *n* są przytwierdzone do końców warstwowej sprężyny *c*, podobnej do sprężyny *g*, której część środkowa jest przytwierdzona do bloku *p*, osadzonego na wale *q* w sposób podobny do opisanego powyżej dla bloku *k*. Na przedstawionym przykładzie jeden z bloków *p* jest zaopatrzony w urządzenie do nastawiania, składające się ze śruby i nakrętki, podobne również do urządzenia, opisanego powyżej, jako zastosowanego do jednego z bloków *k*.

W przykładzie, przedstawionym na fig. 2, para podtrzymujących kół jest umieszczona pomiędzy równoległemi warstwowemi sprężynami *s*, podobnemi do sprężyn *g* i *o*, powyżej opisanych. Koła są osadzone w blokach lub łożyskach, przytwierdzonych do końców sprężyn. Obie sprężyny są połączone pośrodku ze sobą zapomocą bloku *t*, osadzonego na wale tak, że się może obracać lub pokręcać, w taki sam sposób, jak opisano powyżej przy blokach *k* i *p*.

Zastrzeżenie patentowe.

Pojazd mechaniczny poruszający się na

dwóch niezależnych od siebie parach gąsienic, znamienny tem, że para tylnych gąsienic jest napędzana, zaś para gąsienic przednich służy do kierowania pojazdem, przy czem każdą z gąsienic podtrzymują koła lub krążki osadzone w łożyskach na końcach resoru lub resorów warstwowych,

przytwierdzonych do ramy pojazdu, wobec czego koła lub krążki podtrzymujące wykonywują ruchy wzajemnie niezależne.

Vickers-Armstrongs Limited.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

