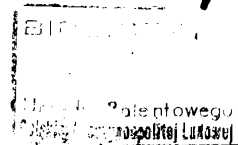


15 lutego 1928 r.



~~660g~~ 11/02
B60d 1/02



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY

Nr 8205.

Kl. 63 c 3.

František Světlík
(Rosice, Czechosłowacja).

Zawieszenie przyczepki u wozów.

Zgłoszono 10 maja 1924 r.
Udzielono 27 grudnia 1927 r.

Traktory dotychczas znane i używane w rolnictwie oraz podobne wozy silnikowe musiały być dosyć ciężkie, aby pomiędzy gruntem a napędzanymi kołami powstało dostatecznie duże tarcie, dzięki czemu można byłoby osiągnąć należytą siłę pociągową. Ciężkie traktory grzęzną jednak w ziemi, wymagają dużej siły napędnej, a poza tem przy orce zbyt ugniatają glebę i utrudniają jej spulchnianie. Jeżeli zaś z tego względu stosuje się traktory lżejsze, to nie otrzymuje się należytej siły pociągowej i traktory grzęzną przy pracy. Wynalazek ma na celu zwiększenie korzystnego tarcia wozów motorowych, ciągnących ciężary, bez zwiększania wagi wozu. Osiąga się to w ten sposób, że pomiędzy wóz a przyczepkę włącza się przekładnię, zapomocą której siła pociągowa ciężaru wytwarza ciśnienie,

zwiększające tarcie pomiędzy kołami wozu a gruntem. Odpowiednia przekładnia składa się zazwyczaj z dźwigni, na której zwisającym ramieniu zawieszony jest ciężar pociągany, a drugie ramie której bezpośrednio bądź zapomocą cięgła obciąża wóz pionowo.

Przykład wykonania zawieszenia według wynalazku jest przedstawiony na załączonym rysunku. Fig. 1 przedstawia schematycznie pług motorowy z zawieszeniem według wynalazku; fig. 2 i 3 w większej skali odmianę wykonania zawieszenia, według wynalazku, w widoku z boku i z góry.

W pługu motorowym według fig. 1 leśmieszce 1 są zawieszone zapomocą ram 2 na dźwigniach kolankowych 3, 4, których osie obrotu 5 mają łożyska na ramie 6 wozu. Przednie koła 7 wozu są pędzone silni-

kiem 8. Celem uproszczenia nie przedstawiam napędu kół 7 ani też armatury pługa, gdyż wynalazek nie dotyczy tych szczegółów.

Przy pracy pługa opór gruntu działa na lemiesz w kierunku strzałki 9 tak, że siła pociągowa 10 działa na ramiona 3 dźwigni kolankowatych 3, 4, wskutek czego ramiona 4 tych dźwigni wywierają na ramę 6 wozu ciśnienie w kierunku strzałki 11. Ciśnienie to zostaje przeniesione na koła pędzone 7 i zwiększa przyleganie między nimi a gruntem. Czem większy opór napotykają lemiesz, tem większe jest ciśnienie dodatkowe 11, które pod działaniem lemiesz wywierają ramiona 4 na koła pędzone 7 wozu. Także również przy lekkim pługu motorym tarcie między gruntem a kołami jest wystarczające, by osiągnąć pożądaną siłę pociagową. Można zbudować wóz możliwie lekki i zbyteczne jest sztuczne jego obciążanie, które dotychczas stosowano.

Powyżej opisane zawieszenie jest odpowiednie dla wszystkich stosowanych w rolnictwie wozów pociagowych, które ciągną ciężar zawieszony, a więc dla traktorów jak również pługów silnikowych.

Na fig. 2 i 3 przedstawiono wygodne wykonanie zawieszenia według wynalazku. Stanowi je zwisająca jednoramienna dźwignia 3, osadzona w ramie wozu 6 zapomocą wału 5. Na długim ramieniu dźwigni 3 w punkcie 12 zawieszony jest ciężar; z krótszym zaś ramieniem dźwigni połączony jest przegubowo odcinek pociągany 4', który przechodzi przez poprzecznice 14 przymocowaną do ramy 6, przyczem posiada on pewną liczbę otworów 13. Czopek 15, który jest wetknięty do jednego z nich, służy ja-

ko oparcie odcinka 4' o poprzecznice 14 ramy 6. W ten sposób odcinek 4' przenosi pociągnięcie w kierunku strzałki 11. W zależności od otworu 13, przez który przetyka się czopek 15, zmienia się poziom punktu przyłożenia 12 ciężaru i składowej siły 11.

Na osi 5 można osadzić parę dźwigni 3, które będą się znajdowały z obydwu stron ramy 6 (fig. 3).

Liczba przekładni zawieszon 3, 4 względnie 3, 4', umieszczonych pomiędzy wozem a ciężarem pociągany, może być dowolna. Niekiedy wystarcza jedna przekładnia, zawsze jednak tak się je dobiera, że przynajmniej jedna z nich wywołuje ciśnienie pionowe 11 możliwie w pobliżu łożyska kół napędnych.

Zastrzeżenie patentowe.

Zawieszenie przyczepek u wozów zwłaszcza silnikowych, w którym punkt zaczepienia przyczepki leży poniżej osi kół wozu, celem dodatkowego pionowego obciążenia kół wozu przez zastosowanie dźwigni poza kołami wozu, znamienne tem, że znane jako takie zaczepienie pomiędzy przyczepką a punktem, w którym wywołuje prostopadły nacisk na ramę wozu, wykonane jest w postaci samoczynnej dźwigni, która jednym ramieniem wywiera na ramę wozu prostopadle skierowany nacisk, a na drugim jej ramieniu skierowanem ku dołowi zaczepiony jest ciężar.

František Světlík.
Zastępca: Inż. S. Pawlikowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1.

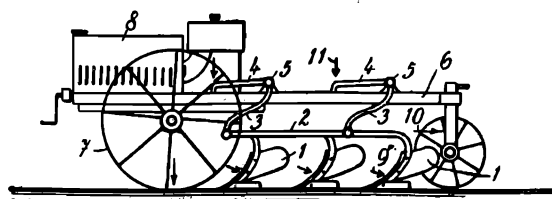


Fig. 2.

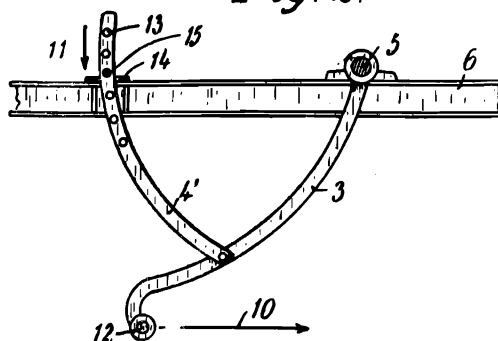


Fig. 3.

