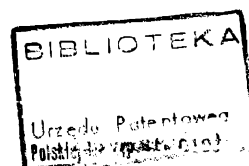


20 kwietnia 1926 r.

URZĄD PATENTOWY



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

OPIS PATENTOWY B62d, 55/06

Nr 3273.

Kl. 63 c 17.

Deutsche Automobil - Constructionsgesellschaft m. b. H.
(Charlottenburg, Niemcy).

Traktor z torowemi łańcuchami przegubowymi.

Zgłoszono 26 sierpnia 1919 r.

Udzielono 22 października 1925 r.

Pierwszeństwo: 23 lutego 1918 r. (Niemcy).

Przedmiotem wynalazku niniejszego jest traktor z przegubowymi łańcuchami torowymi, których każde 2 (lub więcej) wałki biegowe są osadzone w łożyskach, umieszczonych we wspólnych skrzynkach elastycznie na resorach, unoszących nadwozie. Przy znanych traktorach tego rodzaju, skrzynki z łożyskami wałków oparte są na poprzecznej osi, która, jak np. w traktorach o obustronnych przegubowych łańcuchach torowych, łączy przeciwległe skrzynki z łożyskami wałków i utrzymuje je we właściwym położeniu. Skrzynki z łożyskami wałków zajmują położenie prostopadłe do jezdni tylko wtedy, gdy oś poprzeczna jest do niej równoległa; w tym też tylko wypadku wałki biegowe dotykają równomiernie toru łańcuchowego. Skoro natomiast oś

poprzeczna zajmie położenie ukośne względem powierzchni jezdni, jak np. przy jeździe po drodze o jednostronnej nierówności, natenczas skrzynki z wałkami przyjmują również odpowiednio skośne położenie, wałki zaś toczą się w tym miejscu tylko po brzegu toru łańcuchowego, co wywołuje niekorzystne obciążenie obu części oraz wielkie zużycie.

Te wady usuwa niniejszy wynalazek. W tym celu każda skrzynka z wałkami jest prowadzona i utrzymywana osobna, niezależnie od pozostałych, pomiędzy dwiema równoległymi podłużnymi ścianami. Podczas gdy skrzynki mogą się dowolnie nastawiać w kierunku podłużnym, odpowiednio do nierówności gruntu, zachowują one w kierunku bocznym zawsze to samo poło-

zenie, przez co osiąga się jednostajność nacisku wałków na tor łańcuchowy.

Dalszą zaletą wynalazku polega na tem, iż prócz poprzecznych osi oporowych, odpadają również poprzeczne prowadnice, przez co przestrzeń pod wozem jest wolną od tego rodzaju części, ulegających w miejscu tem łatwemu uszkodzeniu.

Fig. 1 do 3 przedstawiają przykład wykonania wynalazku w rzutach pionowym i poziomym oraz w przekroju. Po stykającej się z jezdnią części torowego łańcucha przegubowego *a* toczą się wałki *b*, których większa ilość, w danym wypadku np. 4, jest umieszczona w łożyskach, osadzonych we wspólnych skrzynkach *c*, dźwigających górne części (ramę główną *e* z mechanizmami i dźwigarami poprzecznymi *f*), oparte na zwiniętych śrubowo sprężynach *g*. Ściany podłużne skrzynki *c*, osłaniające tor łańcuchowy na przestrzeni *d*, zabezpieczają w tem miejscu wałki *b* od wykolejenia się. Ściany poprzeczne *k*, połączone z dźwigarami poprzecznymi *h* i blachami węzłowymi *i*, wraz z blachami podłużnymi *l*, przytwierdzonemi do blach węzłowych *i* tudzież do ścian poprzecznych *k*, tworzą ramę prowadniczą dla skrzynek *c* z łożyskami wałków; ślizgają się one listwami prowadniczymi *m* między ścianami podłużnymi *l*.

Aby skrzynki z wałkami mogły się dowolnie nastawiać w kierunku podłużnym, czołowe końce podłużnych ścian skrzynki oraz listew prowadniczych *m* muszą być odpowiednio zaokrąglone, jak to widać na fig. 1 dla prawej skrzynki; te końce czołowe ślizgają się po listwach *n* ścian poprzecznych *k*, celem bezpośredniego pociągania skrzynek z wałkami w kierunku jazdy.

Skrzynki *c* mogą być również połączone z podwoziem w kierunku ruchu wózków *o*, umieszczonemi w tym wypadku przy każdej skrzynce obustronnie i symetrycznie względem środka, aby siły ścinające i ciągnące rozdzielały się równomiernie na obie strony i nie obciążały prowadnic podłużnych w kierunku poprzecznym.

Zewnętrzne blachy prowadnicze *l* są przymocowane śrubami i dają się łatwo odejmować oraz pozwalają po odjęciu na prędkie i dogodne wyjmowanie i wkładanie skrzynek z wałkami. Nakrętka *p*, umieszczona na zakończonym przegubem sworzniu śrubowym *q*, pozwala, ze względu na zastrzymywanie jej przez pałąk *r*, na wysunięciu się skrzynki nadół z prowadnicy tylko na pewną, określoną odległość.

Blachy podłużne *l* wystają w tym wypadku z miejsc przymocowania tylko o tyle, o ile jest to niezbędnem do prowadzenia skrzynki z łożyskami wałków. Jeżeli dolna część, posiadająca te skrzynki, stanowi osobne podwozie, które ma być połączone z oddzielnym wogóle traktorem, wówczas ściany podłużne *l* muszą być całkowite, aby zapewniały podwoziu należyte oparcie.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Traktor z przegubowemi łańcuchami torowemi, w którym każde dwa lub więcej wałków biegowych są osadzone we wspólnych skrzynkach, dźwigających elastycznie wierzchnią konstrukcję wozu, znamienny tem, iż każda z osłaniających wałki skrzynek jest prowadzona z boków między dwiema równoległemi, otwartemi lub zamkniętymi ścianami, w kierunku zaś podłużnym może się nastawiać odpowiednio do nierówności powierzchni jezdni.

2. Traktor według zastrz. 1, znamienny tem, iż skrzynki z wałkami, z odpowiednio zaokrąglonemi powierzchniami czołowemi ścian podłużnych i listew prowadzących, są prowadzone między poprzecznymi ścianami podwozia, w celu bezpośredniego posuwania w kierunku jazdy.

3. Traktor według zastrz. 1, znamienny tem, iż skrzynki z wałkami są połączone w kierunku jazdy z podwoziem zapomocą wózków, umieszczonych symetrycznie względem środka po obu stronach skrzynek.

4. Traktor według zastrz. 1, 2 i 3, znamienny tem, iż zewnętrzne ściany podłużne

ramy prowadzącej są tak przymocowane, że dają się łatwo odejmować, celem szybkiego i dogodnego wyjmowania i wkładania skrzynki z wałkami.

5. Traktor według zastrz. 1, znamieny tem, iż wysuwanie się skrzynki z wałkami wzdłuż prowadnicy jest ograniczone.

6. Traktor według zastrz. 1, znamieny tem, że ściany podłużne skrzynki z wał-

kami są przedłużone nadół poza wierzchnią krawędź toru łańcuchowego, celem zabezpieczenia wałków bieżowych od wykołowania się.

Deutsche Automobil -
Constructionsgesellschaft m. b. H.

Zastępca: M. Skrzypkowski,
rzecznik patentowy.

Fig. 1

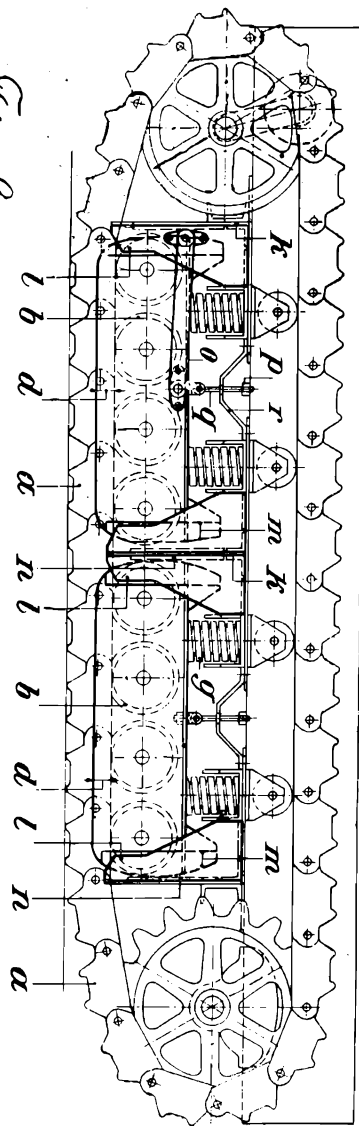


Fig. 2

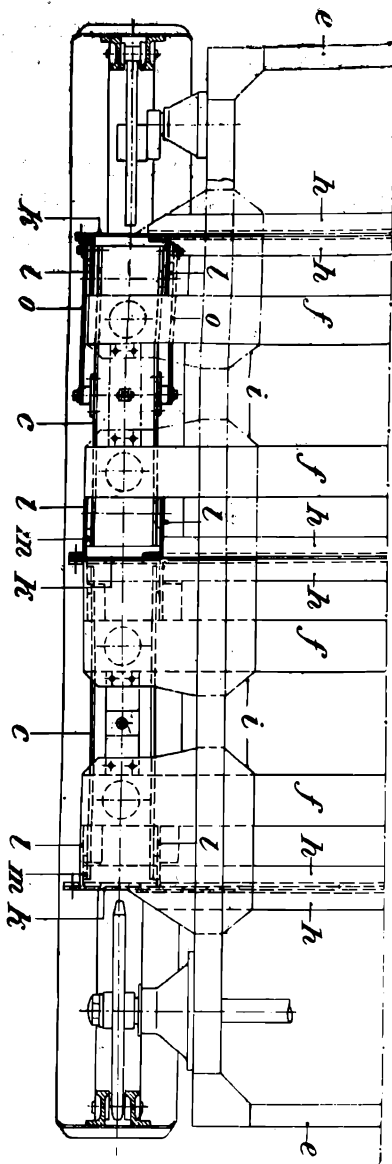


Fig. 3.

