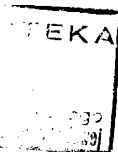


Warszawa, 16 sierpnia 1937 r.

URZĄD PATENTOWY



B 62c 3/00



RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ OPIS PATENTOWY

Nr 25072.

Kl. 63 a, 10/01.

Arnold Hüper
(Zeesen, Niemcy).

Wóz.

Zgłoszono 11 stycznia 1934 r.

Udzielono 8 czerwca 1937 r.

Pierwszeństwo: 12 stycznia 1933 r. dla zastrz. 1; 18 lipca 1933 r. dla zastrz. 2—7 (Niemcy).

Przedmiotem niniejszego wynalazku jest wóz, którego pomost opiera się na dwóch lub kilku parach belek poprzecznych, z których każda para jest związana ze sobą, a poza tym przymocowana do płyty żelaznej, z którą tworzy jedną całość, wspierającą się na belkach podłużnych wozu, przy czym belki podłużne wykonane są najstosowniej z rur.

Wynalazek niniejszy dotyczy udoskonalenia wozu opisanego, w patencie 20 881. Według wynalazku parę belek poprzecznych, połączonych ze sobą czopem i usztywnionych blachą, zastąpiono jednym układem sztywnym, t. j. jedną odpowiednio ukształtowaną belką. Belka taka wspiera

się na belkach podłużnych w ten sposób, iż albo, jak opisano w wymienionym patencie, otworami w niej znajdującymi się jest nasunięta na belki podłużne, albo też belka taka zostaje ułożona na podłużnych belkach, ewentualnie obejmując je częściowo z góry i umocowana jest na nich luźno kabłąkami, obejmującymi te belki podłużne z dołu. Belki podłużne, jak opisano w patencie 20 881, osadzone są na poprzeczkach, a mianowicie ułożone są wprost we wgłębieniach, wykonanych w poprzeczkach.

Zaletą takiego osadzenia polega na tym, iż pomimo opierania się belek podłużnych w czterech lub większej liczbie punktów osie wozu mogą przybierać położenia nie-

zależne od siebie, co ma szczególne znaczenie, gdy wóz porusza się po nierównym terenie.

Fig. 1 rysunku przedstawia układ belek poprzecznych i podłużnych według patentu Nr 20 881, a to celem wyjaśnienia dalszego udoskonalenia wynalazku, fig. 2 — widok z przodu belki według wynalazku, fig. 3 — w perspektywie osi wozu wraz z poprzeczką, służącą do podparcia belek podłużnych. Fig. 4 i 5 uwiadcniają odmiany połączenia belek poprzecznych z belkami podłużnymi.

W przedstawionych przykładach belki podłużne b , b są wykonane z rur; mogą one jednak mieć inny kształt. W przykładzie wykonania według fig. 1, zgodnie z patentem Nr 20 881, pomiędzy belki b , b wsunięte są belki poprzeczne a , a , które mogą być proste lub zagięte (linia kreskowana na fig. 1), tak iż ich końce są równoległe do belek podłużnych. Belki a połączone są ze sobą i z blachą d , otaczającą belki b , za pomocą czopa c .

Według wynalazku na belkach podłużnych b , jak przedstawiono na fig. 2, spoczywa belka poprzeczna e , zastępująca belki a , blachę d i czop c . Częściom belek a , wystającym poza blachę d , odpowiadają na fig. 2 końce a_1 , a_2 poprzeczki e , zagięte w górę lub poziome, podczas gdy krawędź d_1 poprzeczki e (fig. 2) odpowiada górnej krawędzi blachy d (fig. 1). Kabłąki d_2 , połączone z poprzeczką e śrubami lub w podobny sposób, zastępują część blachy d , otaczającą belki b (fig. 1).

Na fig. 3 przedstawiono poprzeczkę g o kształcie trapezu, wykonaną z drzewa i osadzoną na osi f , zaopatrzonej w czopy f_1 . Poprzeczka posiada wycięcia g_1 , które są łożyskami dla belek b . Poprzeczki przedniej i tylnej osi wozu mogą być połączone ze sobą drążkiem, przesuniętym przez otwory h tak, iż mogą one obracać się podczas toczenia się wozu wokół osi podłużnej drążka. Jeżeli poprzeczki obu osi po-

łączone są ze sobą na stałe, wystarczy osadzić belki b luźno w wycięciach g_1 .

Wynalazek umożliwia zmianę położenia osi lub poprzeczek względem siebie w każdym kierunku, a mianowicie: obracanie się poprzeczek wokół osi podłużnej drążka, zmianę oddalenia poprzeczek od siebie, obracanie ich wokół osi f , jako też przesuwanie osi wozu względem siebie w kierunku poziomym przy zachowaniu ich położenia w dwóch do siebie równoległych płaszczyznach. Jeżeli belki podłużne b wykonane są z rur całkowicie lub na końcach, którymi osadzone są one na poprzeczkach g , to przy przekręcaniu się poprzeczek wokół drążka środkowego belki podłużne b mogą się obrócić wokół swych osi podłużnych, jako też względem poprzeczek. Oprócz tego pomost wozu może być obracany naokoło jednej z belek b .

Dalsze ulepszenie wynalazku przedstawia fig. 4. Poprzeczki e są zaopatrzone w żelazne płytki f , zgięte pod kątem, które jednym końcem przylegają do belek b , a drugim są przymocowane do belki poprzecznej e . Umożliwia to przy obrotach podwozia przesuwanie się belek b ku sobie. Poprzeczki e mogą być przy tym zaopatrzone we wcięcia, stanowiące łożyska dla belek b , w których luźno się je osadza, lub też mogą być gładkie na całej tej długości (fig. 5). Blachy f , przymocowane jednym końcem do poprzeczek e , są tak umieszczone, iż przylegają do belek b od wewnątrz. Przy zmianie oddalenia belek podłużnych od siebie, zwłaszcza na zakrętach drogi, naciskają one na blachy f , które wyginają się, a następnie wskutek ich sprężystości spychają belki na ich pierwotne położenie.

W celu umieszczenia poprzeczek e wraz z blachami f na podłużnych belkach, ustawia się poprzeczki ukośnie względem belek b tak, aby blachy zwisały w dół pomiędzy belkami b , po czym obraca się poprzeczkę w położenie prostopadłe do belek b , przy czym blachy f zachodzą pod te belki. Usu-

wanie podpór odbywa się za pomocą tych samych czynności, przeprowadzonych w kierunku odwrotnym.

Odmianę wykonania poprzeczek e przedstawiają fig. 5 i 6; poprzeczki e wykonane są z ceowników, osadzonych na belkach b płaską stroną (środkiem). Poprzeczki te posiadają wcięcia dla zagięć blach pomostu g . Pod wcięciami belek poprzecznych są przymocowane krótkie ceowniki h . Przez otwór, powstały między płaską stroną poprzeczki a dolną stroną krótkiego ceownika, jest przesunięta wygięta blacha f_1 , która wystającym końcem opiera się o podłużną belkę b . Jeżeli belka b przesuwa się w kierunku strzałki A , blacha f_1 ugina się w kierunku przeciwnym obrotowi wskazówki zegara, a tym samym wskutek sprężystości przytrzymuje względnie później odpycha belkę na swoje miejsce. Ceownik ten służy równocześnie do wzmacniania podpory e w miejscach wykonania wcięcia dla zagięć pomostu g .

Jeżeli poprzeczki e , wykonane z ceownika, leżą na podłużnych belkach nie środkiem lecz półkami, wtedy zamiast krótkiego ceownika h przymocowuje się do pasów bocznych ceownika płytkę żelazną; w ten sposób powstaje wyżej wspomniany otwór dla blachy f_1 , która może być do poprzeczek e_1 przynitowana lub przymocowana przez spawanie.

Zastrzeżenia patentowe.

1. Wóz, którego belki poprzeczne, po-

łączone ze sobą blachą, oparte są na dwóch belkach podłużnych, znamienny tym, że belki poprzeczne (a_1, a_2) oraz łącząca je blacha węzłowa (d) stanowią jednolitą całość.

2. Wóz według zastrz. 1, znamienny tym, że narządy, służące do umocowania poprzeczek (e, e_1) na belkach podłużnych (b), przylegają do tych belek z jednej strony.

3. Wóz według zastrz. 1 lub 2, znamienny tym, że jako narządy do umocowania poprzeczek (e, e_1) na belkach (b) służą blachy (f), których jedne końce przymocowane są do poprzeczek (e).

4. Wóz według zastrz. 1 — 3, znamienny tym, że jako narządy do umocowania poprzeczek (e_1) służą blachy (f_1), wsunięte w poprzeczki (e_1 , fig. 5).

5. Wóz według zastrz. 4, znamienny tym, że blachy (f_1) wsunięte są w nasady (h), przymocowane do poprzeczek (e_1) i posiadające najstosowniej kształt ceowników.

6. Wóz według zastrz. 5, znamienny tym, że nasady (h) umieszczone są poniżej wcięć, wykonanych w poprzeczkach (e_1) i służących do wsuwania w nie zagięć dna (g).

7. Wóz według zastrz. 1 — 6, znamienny tym, że blachy (f, f_1) są sprężyste.

Arnold Hüper.

Zastępca: Inż. H. Sokal,
rzecznik patentowy.

