

DEUTSCHES REICH



AUSGEGEBEN AM
23. JUNI 1928

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

Nr 461 412

KLASSE 63 c GRUPPE 30

K 104013 II/63 c

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 31. Mai 1928.

Adolphe Kégresse in Levallois-Perret, Frankr.

Lagerung der Stützrollen von Gleiskettenfahrzeugen auf Hebeln.

Adolphe Kégresse in Levallois-Perret, Frankr.

Lagerung der Stützrollen von Gleiskettenfahrzeugen auf Hebeln.

Patentiert im Deutschen Reiche vom 29. April 1927 ab.

Bisher erfolgte die Lagerung der Stützrollen von Gleiskettenfahrzeugen entweder durch die zur Verbindung der Stützrollentragschilder dienenden Achsen oder durch Zapfen, die in den mittleren Teilen des Stützrollensatzes zwischen den Stützrollen angeordnet sind.

Die erste dieser bekannten Anordnungen erfordert einen ziemlich beträchtlichen Abstand zwischen den Stützrollen, um den für die Achse notwendigen Raum zu schaffen. Bei der zweiten Anordnung ist es zwar möglich, die Stützrollen dicht aneinanderzulegen, jedoch müssen dann die Rollen nach außen schräg zur senkrechten Längsebene der gesamten Vorrichtung geneigt werden, wodurch ein umständlicher und kostspieliger Zusammenbau entsteht.

Die Erfindung betrifft nun eine Lagerung der Stützrollen von Gleiskettenfahrzeugen auf Hebeln, die an den Enden eines Doppelhebels gelagert sind, der auf einer in der Fahrzeugquerrichtung verlaufenden Achse schwingbar angeordnet ist, bei welcher Mängel der bekannten Lagerungen erfindungsgemäß dadurch vermieden sind, daß die Achse jedes Hebels von zwei auf gegenüberliegenden Seiten der Stützrollenpaare liegenden Zapfen gebildet wird, zwischen denen ein freier Raum verbleibt.

Beispielsweise Ausführungsformen des Erfindungsgegenstandes sind in der Zeichnung dargestellt, und zwar zeigt:

Abb. 1 eine Vorderansicht zur Anordnung nach der Erfindung,

Abb. 2 einen Schnitt durch die Schwingungszapfen des Stützrollensatzes,

Abb. 3 einen Schnitt durch die Achse und die Schwingungszapfen der Hauptschwinge,

Abb. 4 einen Schnitt durch eine abgeänderte Ausführungsform der Abb. 2.

In Abb. 1 und 3 ist die Verbindung der Laufachse 1 mit dem Fahrzeugrahmen nicht dargestellt. Auf jedem Ende dieser Achse 1 sind zwei mit je einem Lager 4 (Abb. 1 und 3) versehene Arme 2 und 3 (Abb. 3) befestigt. In die Lager greifen Zapfen 5 ein, die mit der Hauptschwinge 6 des Stützrollensatzes fest verbunden sind (Abb. 1 und 3).

Diese durch ihre besondere Form sehr starre Schwinge trägt an beiden Enden je

zwei weitere äußere Zapfen 7 (Abb. 1, 2 und 4), die mit ihr fest verbunden sind. Auf diesen Zapfen 7 sind die Hebel 8 (Abb. 1, 2 und 4) drehbar gelagert, an welchen die Stützrollen 9 mit Hilfe der Achsen 10 gelagert sind (Abb. 1).

Die zur Längsachse des Ganzen symmetrische Lagerung des Stützrollensatzes erfolgt durch Zapfen ohne jede durchgehende Achse zwischen den Stützrollen, so daß es möglich ist, diese sehr dicht aneinanderzurücken. Dadurch, daß keine durchgehende Achse in der Nähe der Stützrollen vorhanden ist, entfällt eine Ursache von häufigen, zwischen diesen Rollen durch Eindringen von Fremdkörpern verursachten Klemmungen, die zwischen umlaufenden Rollen und einer festen durchgehenden Achse stets zu befürchten sind.

Abb. 4 zeigt, daß die Zapfen 7 in den Hebeln 8 unter Zwischenschaltung von Kugeln gelagert sind, um die Reibungen in sehr weitem Maß zu vermindern.

Es versteht sich von selbst, daß Abänderungen dieser Anordnungen im Rahmen der Erfindung möglich sind. So könnte z. B. bei einem schwingenden Stützrollensatz nur die eine oder die andere der beschriebenen Anordnungen verwendet werden. Ebenso könnte man die Hauptschwinge 6 in der Weise anordnen, daß diese sich außerhalb der unteren Hebel 8 befindet, in welchem Fall dann die Zapfen 7 innerhalb der Vorrichtung liegen.

Man kann auch in der Weise verfahren, daß die Zapfen mit den Hebeln 8 fest verbunden sind und von entsprechenden, in der Schwinge 7 vorgesehenen Öffnungen aufgenommen werden.

PATENTANSPRUCH:

Lagerung der Stützrollen von Gleiskettenfahrzeugen auf Hebeln, die an den Enden eines Doppelhebels gelagert sind, der auf einer in der Fahrzeugquerrichtung verlaufenden Achse schwingbar angeordnet ist, dadurch gekennzeichnet, daß die Achse jedes Hebels von zwei auf gegenüberliegenden Seiten der Stützrollenpaare liegenden Zapfen gebildet wird, zwischen denen ein freier Raum verbleibt.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen.

Abb. 1.

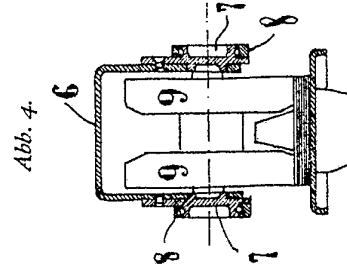
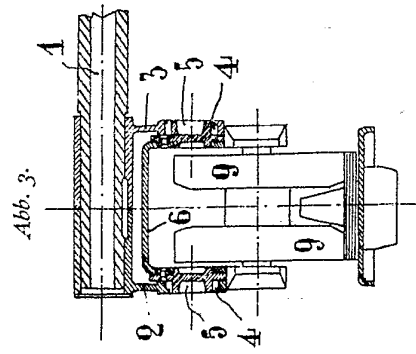
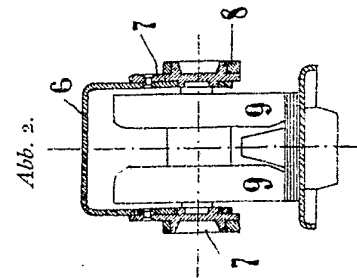
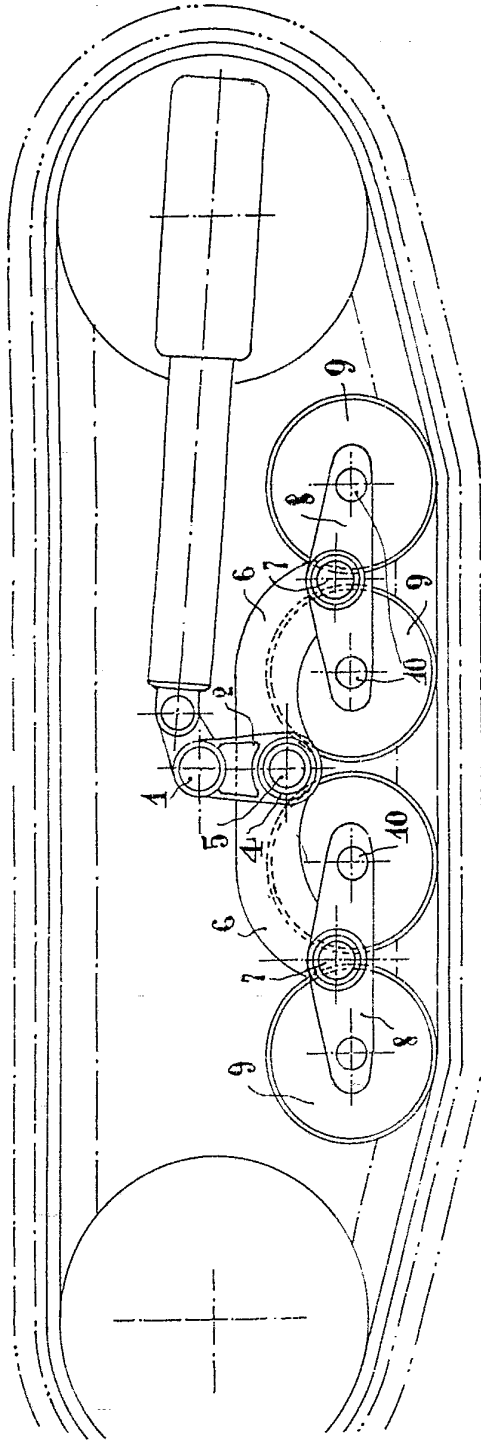


Abb. 1.

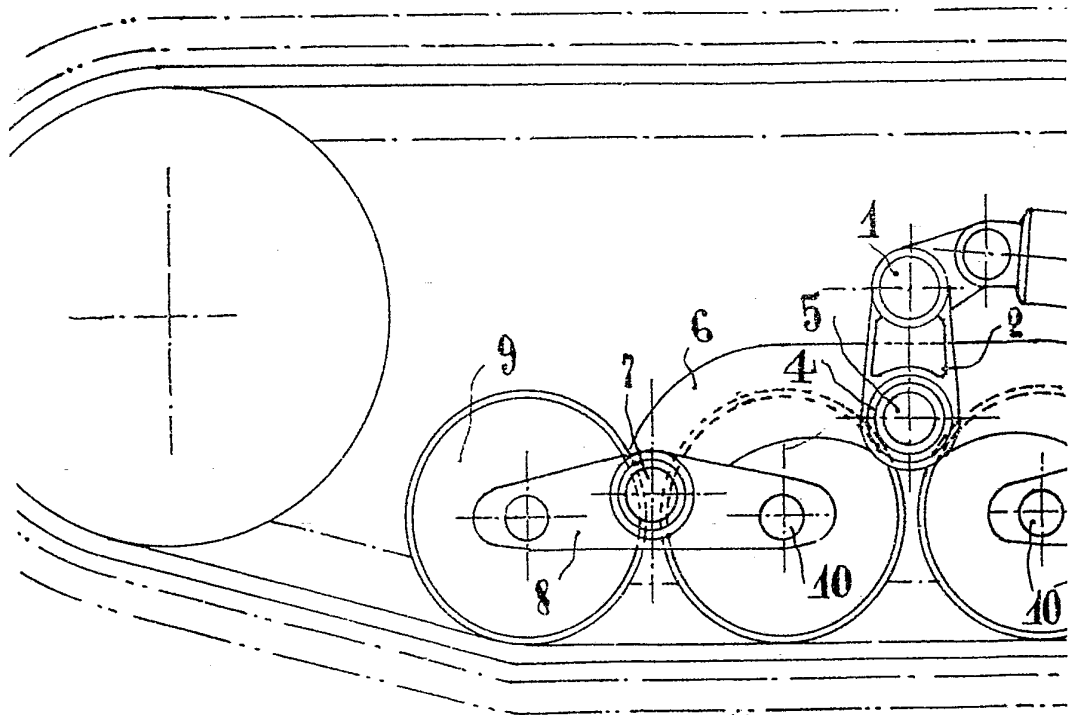


Abb. 2.

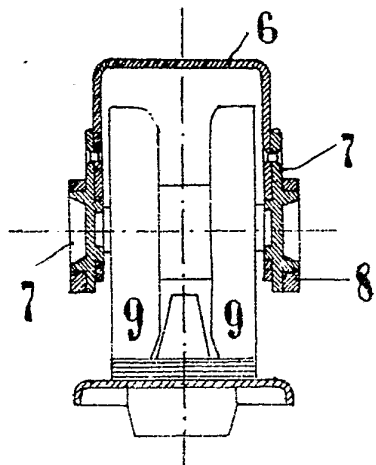
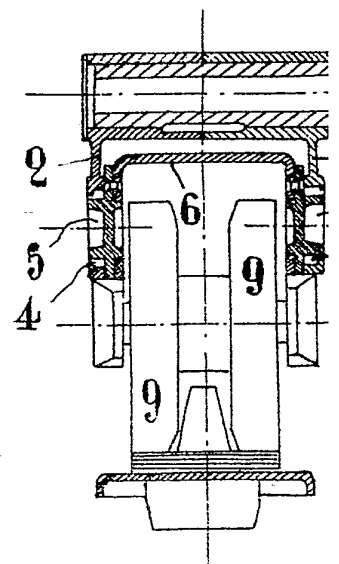


Abb. 3.



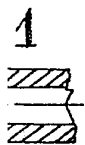
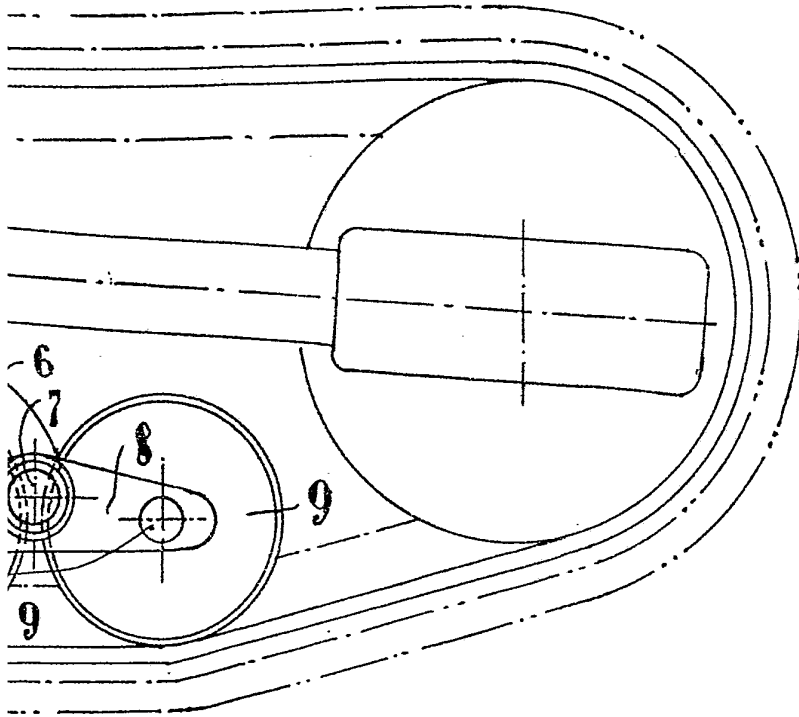


Abb. 4.

