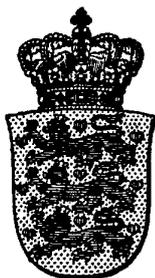


DANMARK

PATENT



Nr. 45753.

BESKRIVELSE

MED TILHØRENDE TEGNING

OFFENTLIGGJORT DEN 6. JUNI 1932

AF

DIREKTORATET FOR PATENT- OG VAREMÆRKEVÆSENET M. V.

Ingeniør ADOLPHE KÉGRESSE,

COURBEVOIE, FRANKRIG.

Anbringelsesmaade for Bagbroen til Køretøjer, som drives af et endeløst Baand.

Patent udstedt den 23. Maj 1932, beskyttet fra den 31. Marts 1931. Fortrinsret paaberaabt fra den 3. April 1930 (Frankrig).

Ved Køretøjer, der drives af et Drivbaand uden Ende, er det af største Betydning, at de af Motoren drevne Drivruller for Baandet er anbragt saa tæt som muligt ved Jordoverfladen, uden at de dog nogen Sinde til Stadighed berører denne.

Indtil nu kan alle Bagbroer ved Motorkøretøjer med Krybebaand uden Undtagelse med Hensyn til Affjedringen henføres til to ganske bestemte Kategorier, nemlig

1. fuldstændig uafhængige og hvilende direkte paa Jordoverfladen og
2. forbundet med Chassiset, med hvilket de kan være stift forbundet, eller de kan være knyttet dertil ved en eller anden fjedrende Forbindelse.

I Tilfælde af, at Bagbroen er knyttet til Chassiset, vil Højden over Jordoverfladen variere med Chassisrammens, saa at den drivende Rulle, naar Chassiset nærmer sig Jordoverfladen, f. Eks. ved at Fjedringsanordningens Fjedre trykkes sammen, nærmer sig Jordoverfladen i tilsvarende Grad, idet det endeløse Baands Vinkel med Jordoverfladen ændres, enten hvor Baandet løber til eller hvor det løber fra Trykrullesystemet, afhængigt af, om man betragter Bagbroen som anbragt foran eller bag ved Trykrullerne.

Praksis har vist, at det er af afgørende Betydning, at Bagbroen bevarer en bestemt Højde

over Jordoverfladen — jævn Overflade — og ganske tæt ved denne samtidig med, at den skal kunne passere over tilfældige Hindringer.

Til Opnaaelse af dette Resultat, saa at dette er blivende, er det absolut nødvendigt, at Forbindelsen mellem Bagbroen og den øvrige Del af Vognen udføres saaledes, at Afstanden mellem Chassiset og Bagbroen kan variere, uden at dette influerer mærkbart paa Bagbroens Stilling i Forhold til Jordoverfladen.

Opfindelsen har til Formaal at angive en Anordning, ved Hjælp af hvilken dette kan opnaas.

Paa Tegningen anskueliggøres to Udførelsesformer for Opfindelsen.

Fig. 1 viser skematisk en Udførelsesform set fra Siden,

Fig. 2 en anden Udførelsesform for Opfindelsen og

Fig. 3 den i Fig. 2 viste Udførelsesform set ovenfra.

Paa Tegningen er 1 en bærende Aksel og 2 et Chassis.

Den bærende Aksel 1 er forbundet med Chassiset 2 ved to paa langs liggende Fjedre 3. Paa Akselen 1 er paa kendt Maade anbragt et Hovedaag 4 for Bærerullerne. Aagets ene Arm bærer en Bærerulle 5 og den anden Arm en Vippearms 6 for Trykrullerne 7, se Fig. 1 og 2.

Ved den i Fig. 1 viste Udførelsesform er

en Bagbro 8 forbundet med den bærende Aksel 1 ved begge dennes Ender ved Hjælp af en toarmet Vægtstang, som drejer sig om Akselen 1, og hvis lange Arm 9 forbinder Bagbroen 8 og den bærende Aksel 1.

Vægtstangens korte Arm 10 fører lodret op fra Akselen 1. Den korte Arm 10 kan glide lodret paa et Styrestykke 11, som er fast forbundet med Chassiset 2, og et Styrestykke 12, der af en Fjeder 13 trykkes mod Armen 10's anden Side.

Ved den modsatte Ende støtter Fjederen 13 mod en Holder 14, der er fast anbragt paa Chassiset.

Stykkerne 11 og 14 er anbragt saaledes paa Chassiset, at Bagbroen 8 holdes i en bestemt Højde over Jordoverfladen.

Det ses let, at en paa Bagbroen 8 anbragt drivende Rulle 15 ikke forandrer sin Stilling i Forhold til Jordoverfladen, naar Fjederen 3 af en eller anden Grund giver efter, f. Eks. paa Grund af Byrdens Vægt eller Vejbanens Tilstand. Chassiset 2 vil, naar Fjederen 3 giver efter, nærme sig til den bærende Aksel, og Armen 10 vil glide mellem Styrestykkerne 11 og 12 uden mærkbart at virke paa den lange Arm 9, som bærer den drivende Aksel.

Hvis derimod Rullen 15 støder mod en Hindring af Betydning, kan Rullen hæve sig og dermed hæve den drivende Aksel, idet Vægtstangen 9, 10 drejer sig om den bærende Aksel 1, og Armen 10 trykker Fjederen 13 sammen.

Naar Hindringen er passeret, svinger Bagbroen 8 atter paa Plads, dels ved sin egen Vægt, dels ved Spændingen i Fjederen 13.

Mellem Armen 10 og Styrestykket 11 kan der anbringes en elastisk Buffer til Optagelse af Stødet, som fremkommer i det Øjeblik, da Bagbroen indtager sin normale Stilling.

Ved den i Fig. 2 og 3 viste Udførelsesform er den bærende Aksel 1 ved begge sine Ender forbundet med Bagbroen 8 ved Hjælp af to Halvfjedre 16, som ved deres tykke Ende er stift forbundet med den bærende Aksel 1, medens Halvfjedrenes tynde Ende er fastgjort til Bagbroen 8.

Disse Halvfjedre 16 bestaar af et Midtblad, paa hvis to Sider er anbragt sekundære Fjederblade svarende til den ønskede Fjederstyrke.

Som det ses, har disse Halvfjedre to Opgaver. De er anbragt saaledes, at de i deres normale Stilling holder de drivende Ruller i en bestemt Højde over Jorden. Hvis Rullerne paa-virkes af en eller anden Hindring, løfter de sig, idet de bøjer de øvre Blade i Fjedrene 16, hvorefter de atter indtager deres normale Stilling, dels ved deres egen Vægt, dels ved Spændingen i Fjedrene.

Indtagelsen af den normale Stilling vil paa Grund af Fjedrene 16's nedre Blade finde Sted uden Stød.

Det ses ligeledes, at Bagbroens Højde er uafhængig af Fjedrene 3's Bevægelse, idet Bagbroen er knyttet til den bærende Aksel, med hvilken den er forbundet fjedrende, uden nogen anden Forbindelse med Vognens Chassis.

Patentkrav.

1. Anbringelsesmaade for Bagbroen til Køretøjer, som drives af et endeløst Baand, kendet og betegnet ved, at Bagbroen 8's Akse er anbragt saaledes, at den kan svinge om den bærende Aksel 1's Akse, hvorhos der er anbragt Organer, som fjedrende og i normal Stilling holder Bagbroen 8 i en bestemt Højde over Jordoverfladen.

2. Anordning ifølge Krav 1, kendet og betegnet ved, at Forbindelsen fra Bagbroen 8 til den bærende Aksel 1 ved begge dennes Ender bestaar af en stiv toarmet Vægtstang, der drejer sig paa den bærende Aksel 1, idet den ene Arm 9 tjener som Forbindelsesled mellem den bærende Aksel 1 og Bagbroen 8, medens den anden Arm 10 fører lodret op fra den bærende Aksel 1 og kan glide mellem et Styrestykke 11, der er fastgjort paa Chassiset, og et andet Styrestykke 12, som er paavirket af en Fjeder 13, der støtter mod en ligeledes paa Chassiset fastgjort Holder 14.

3. Udførelsesform for den i Krav 1 angivne Anbringelsesmaade, kendet og betegnet ved, at Bagbroen 8 ved begge sine Ender er forbundet med den bærende Aksel 1 ved Hjælp af to Halvfjedre 16, hvis tykke Ende er fast forbundet med den bærende Aksel 1, medens Fjedrenes anden Ende er forbundet med Bagbroen 8, hvorhos Fjedrene 16 bestaar af et Midtblad, paa hvis to Sider er anbragt sekundære Fjederblade.

Fig. 1.

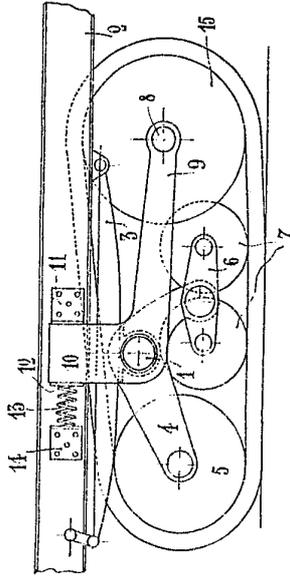


Fig. 2.

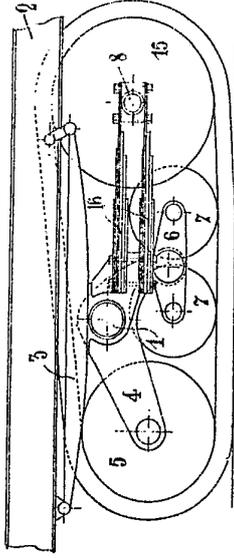


Fig. 3.

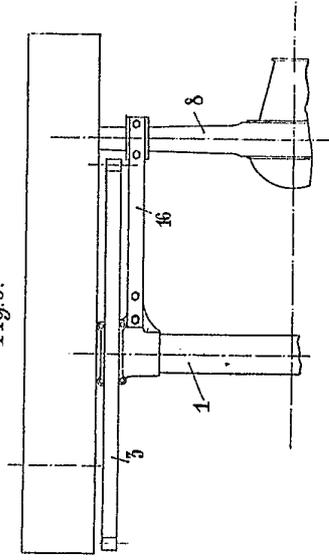
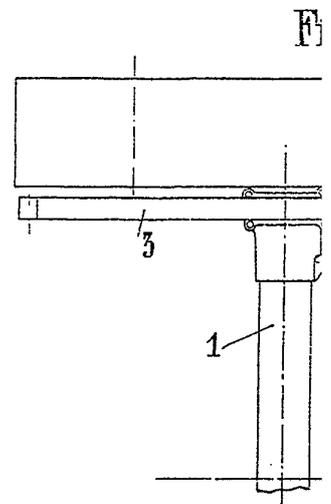
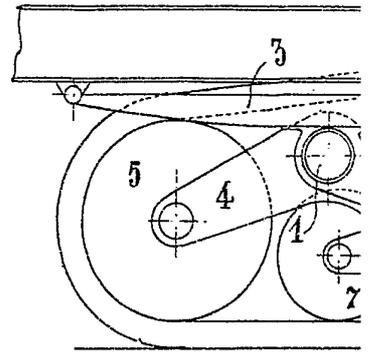
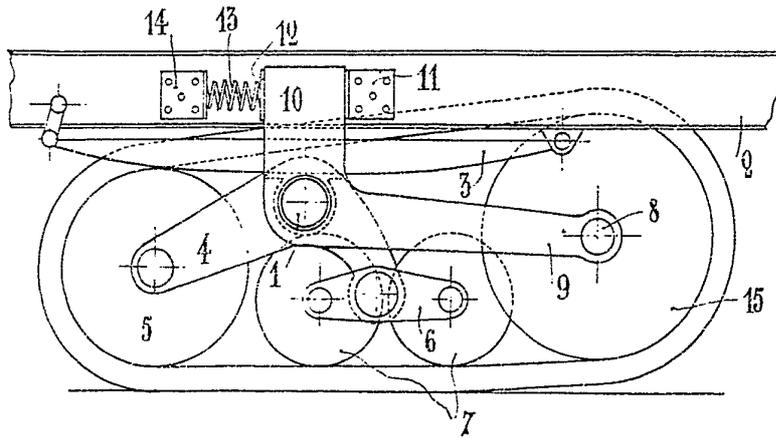


Fig. 1.



Henhører til Beskrivelsen af
Dansk Patent N^o 45753

Fig. 9.

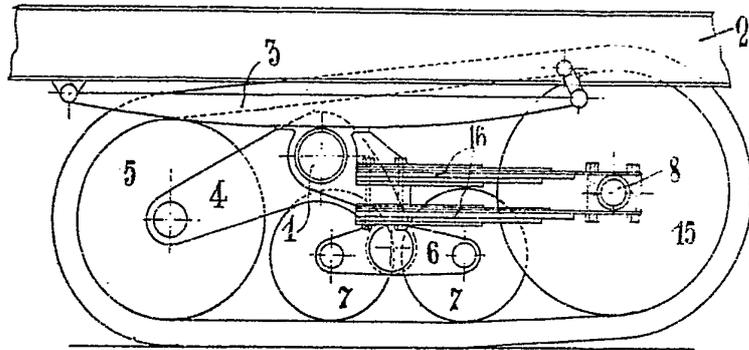
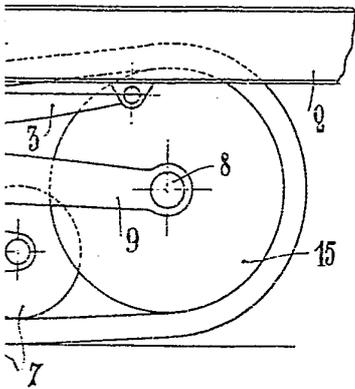


Fig. 3.

