



AUSGEGEBEN AM
14. SEPTEMBER 1931

REICHSPATENTAMT
PATENTSCHRIFT

№ 533 431

KLASSE 63c GRUPPE 30

63c K 80. 30

Tag der Bekanntmachung über die Erteilung des Patents: 27. August 1931

Adolphe Kégresse in Courbevoie, Seine, Frankreich

Stützrollenanordnung für Gleiskettenfahrzeuge

Patentiert im Deutschen Reiche vom 14. Januar 1930 ab

Die Priorität der Anmeldung in Frankreich vom 30. Dezember 1929 ist in Anspruch genommen.

Bei den mit großer Geschwindigkeit laufenden Gleiskettenfahrzeugen erscheint es wertvoll, wenn nicht sogar unerlässlich, die Stützrollen ohne Zwischenschaltung irgendeiner 5 Achse nachgiebig mit dem Fahrzeugrahmen zu verbinden, so daß ausschließlich durch diese nachgiebige Einrichtung und möglichst nahe ihrem Entstehungsort die Schwingungen unwirksam gemacht werden, die durch den 10 Erdboden, auf dem sich das Fahrzeug bewegt, hervorgerufen werden. Es sind nun Stützrollenanordnungen für Gleiskettenfahrzeuge bereits bekannt, bei denen sich ein mit dem Fahrzeugrahmen federnd verbundener 15 zweiarmiger Hebel auf den Träger der Stützrollenpaare nachgiebig stützt, indessen ist bei der bekannten Einrichtung unter Beibehaltung der Gelenkstelle diese lediglich federnd ausgebildet, indem ein nachgiebiger Teil um 20 die die Gelenkstelle bildende metallische Achse herumgreift. Eine derartige Anordnung ist insofern unvorteilhaft, als die Stöße und Schwingungen in erster Linie von der hierdurch stark beanspruchten Gelenkstelle 25 aufgenommen und dann erst in abgemilderter Stärke auf den Fahrzeugrahmen übertragen werden.

Gegenstand der Erfindung ist eine nachgiebige Stützrollenanordnung, bei der zwischen einer mit dem Fahrzeugrahmen federnd verbundenen zweiarmigen Schwinge oder

einem sonstigen mit dem Fahrzeugrahmen verbundenen Tragkörper und dem Träger der Stützrollenpaare ein nach allen Richtungen hin nachgiebiger Verbindungskörper eingeschaltet ist. 35

Eine Ausführungsform der die Schwingungen unmittelbar an ihrer Entstehungsstelle beseitigenden Einrichtung gemäß der Erfindung ist beispielsweise auf der Zeichnung 40 veranschaulicht, auf der

Abb. 1 in Ansicht eine Einrichtung für die Lagerung von zwei Stützrollen an einem zweiarmigen Hebel zeigt.

Abb. 2 stellt einen Schnitt nach der 45 Linie A-B der Abb. 1 dar.

Bei der Ausführungsform nach Abb. 1 ist die Tragachse 1 in an sich bekannter Weise beispielsweise durch Blattfedern 2 mit dem Fahrzeugrahmen verbunden. An jedem Ende 50 der Achse 1 ist ein zweiarmiger Hebel 3 schwenkbar angeordnet, der den Lastdruck aufnimmt. Bei der dargestellten Anordnung besteht der doppelarmige Hebel 3 aus zwei Wangen, die auf der Außenseite der Stützrollen 7 liegen. Diese Stützrollen sind durch 55 zwei seitlich liegende Träger 13 miteinander vereinigt, die in ihrer Mitte oder nahe der Mitte eine beliebige Einschnürung aufweisen. An dieser Einschnürung sind Blöcke 10 aus 60 nachgiebigem Werkstoff für die Oberseite und gleichartige Blöcke 11 für die Unterseite

des Trägers 13 vorgesehen. Die Blöcke 10 und 11 schmiegen sich mit ihrer Innenseite genau der Einschnürung des Trägers 13 an und sind an ihrer Außenseite ausgezackt, wie man beispielsweise aus Abb. 1 ersehen kann. Die ausgezackte Fläche legt sich in einen kastenförmigen Teil 12 hinein, der an den Wangen des doppelarmigen Hebels 3 dauerhaft befestigt ist.

Es ist also ein durch die fest eingeschlossenen Teile 10 und 11 gebildeter, nachgiebiger Block vorhanden, der als Verbindungsteil zwischen dem doppelarmigen Hebel 3 und dem Träger des Stützrollenpaares 7 dient.

Zwischen diesem Träger 13 und dem Kastengehäuse 12 ist ein ziemlich beträchtlicher seitlicher Spielraum vorhanden, der durch die nachgiebigen Massen 10 und 11 ausgefüllt ist. Wie man aus dem beschriebenen Ausführungsbeispiel ersieht, ist der Hauptvorteil der vorliegenden Erfindung gegenüber den bekannten Einrichtungen der, daß ohne Benutzung irgendeiner mechanischen Gelenkstelle eine nachgiebige Verbindung zwischen der oder den Stützrollen der Gleisketten und dem Fahrzeugrahmen hergestellt wird. Die Zahl der Stützrollen kann dabei beliebig gewählt werden, je nach der vorhandenen Belastung. Man sieht außerdem, daß die nachgiebige Stützrollenanordnung nicht allein den

Lastdruck des Fahrzeuges aufnehmen, sondern auch die Schwingungen beseitigen und alle Stöße mildern kann, die auf die Stützrollen ausgeübt werden können, gleich, ob diese Stöße in der Längsrichtung des Fahrzeuges oder senkrecht dazu oder in irgendeinem beliebigen Winkel auftreten. Dabei wird ferner jede mechanische Reibung vermieden, so daß irgendeine Schmierung oder Wartung nicht erforderlich ist.

PATENTANSPRÜCHE:

1. Stützrollenanordnung für Gleiskettenfahrzeuge, bei der sich eine mit dem Fahrzeugrahmen verbundene Schwinge auf den Träger der Stützrollenpaare nachgiebig stützt, dadurch gekennzeichnet, daß zwischen der Schwinge (3) und dem Träger (13) der Stützrollen (7) ein nach jeder Richtung nachgiebiger Verbindungsteil (10, 11) eingeschaltet ist.

2. Stützrollenanordnung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Wangen der Schwinge (3) je ein Kastengehäuse (12) tragen, in dem einen abgesetzten Teil des Trägers (13) der Stützrollenpaare (7) umschließende nachgiebige Blöcke (10, 11) eingeschlossen sind.

Hierzu 1 Blatt Zeichnungen

Abb. 1

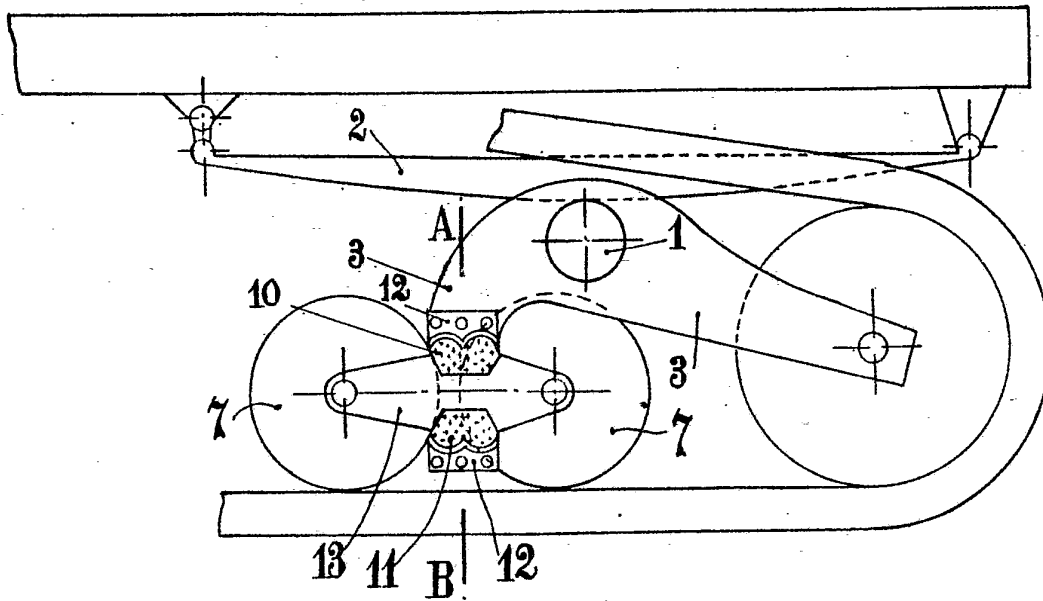


Abb. 2

