

RZECZPOSPOLITA  
POLSKA



Urząd Patentowy  
Rzeczypospolitej Polskiej

⑫ OPIS PATENTOWY ⑰ PL ⑪ 190199

⑬ B1

⑳ Numer zgłoszenia: 343498

⑤① IntCl<sup>7</sup>

B62D 55/18

㉑ Data zgłoszenia: 24.10.2000

⑤④

### Dokólna gašienica samochodowa

④③ Zgłoszenie ogłoszono:  
06.05.2002 BUP 09/02

⑦③ Uprawniony z patentu:  
Kramarz Józef, Krobica, PL

④⑤ O udzieleniu patentu ogłoszono:  
30.11.2005 WUP 11/05

⑦② Twórcy wynalazku:  
Józef Kramarz, Krobica, PL

⑤⑦ 1. Dokólna gašienica samochodowa w kształcie trójkąta, zawierająca rolki napinające i dociskowe na których osadzona jest gašienica, **znamienna tym**, że posiada rolkę napędową z wewnętrzną przekładnią, bębniem i kołnierzem mocującym (2) na której osadzona jest gašienica (4) napięta rolkami (3) i dociśnięta rolkami (5), która to w całości ślubami szpilkowymi (1) poprzez kołnierz rolki (2) przykręcona jest wiązką felgą koła (8) w miejsce stałe mocowania tego koła.

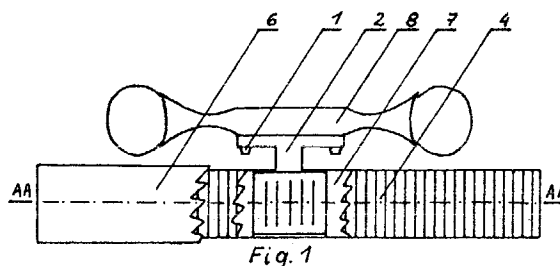


Fig. 1

PL 190199 B1

## Dokólna gąsienica samochodowa

### Zastrzeżenia patentowe

1. Dokólna gąsienica samochodowa w kształcie trójkąta, zawierająca rolki napinające i dociskowe na których osadzona jest gąsienica, **znamienna tym**, że posiada rolkę napędową z wewnętrzną przekładnią, bębniem i kołnierzem mocującym (2) na której osadzona jest gąsienica (4) napięta rolkami (3) i dociśnięta rolkami (5), która to w całości ślubami szpilkowymi (1) poprzez kołnierz rolki (2) przykręcona jest wiąz felgą koła (8) w miejsce stałe mocowania tego koła.

2. Dokólna gąsienica samochodowa według zastrz. 1, **znamienna tym**, że długość zewnętrzna obrysowa gąsienicy (4) równa jest długości obwodowej opony i koła (8) w miejscu największej średnicy tego koła (8).

3. Dokólna gąsienica samochodowa według zastrz. 1 lub 2, **znamienna tym**, że największa średnica koła (8) w stosunku do średnicy bębna rolki napędowej (2) jest stała i wynosi 5:1.

\* \* \*

Przedmiotem wynalazku jest dokólna gąsienica samochodowa jako urządzenie przeznaczone dla pojazdów samochodowych do zastosowań w trudnych warunkach terenowych jako dołączalny do koła pojazdu dodatkowy napęd trakcyjny. Znane są i ujawnione rozwiązania z tej dziedziny jak np. znane z opisu DE8129122 gąsienice do zastosowań w miejsce kół różnego typu pojazdów. Wadą tego i podobnych rozwiązań jest fakt i konieczność usuwania kół z pojazdu dla możliwości uzyskania celu urządzenia i napędu gąsienicowego.

Znane są i ujawnione dalsze rozwiązania, które polegają na wymianie opon oraz różne w rodzaju np. łańcuchy i nakładki zakładane na oponę koła stałoiściejącego.

Wszystkie te rozwiązania pozbawione są cech uniwersalności i wymagają dużych nakładów pracy przy zmianie wyposażenia czy doposażenia co nie pozwala na ich stosowanie w sposób ciągły w różnych warunkach tak trakcyjnych jak pogodowych i terenowych, w których może być pojazd.

Istota rozwiązania polega na tym, że urządzenie wykonane jest w kształcie trójkątnej zwartej, dwuściennej obudowy w której umieszczona jest sztywna rolka napędowa z wbudowaną przekładnią i kołnierzem mocującym oraz dwie amortyzowane rolki napinające po obrysie których porusza się gąsienica, dociskana do podłoża w miejscu jej przyłożenia dodatkowymi rolkami dociskowymi, amortyzowanymi niezależnie, która to całość urządzenia poprzez kołnierz mocujący rolki napędowej przykręcona jest wraz z felgą koła w miejsce stałego mocowania tego koła odpowiednio dłuższymi śrubami szpilkowymi, łączącymi w jedną całość dotychczasowe koło wraz z gąsienicą, tworząc tak razem nowy napęd kołowo-gąsienicowy, niezależny od pozostałych napędów kół lub napędów kołowo-gąsienicowych, które to urządzeniem i w zależności od pojazdu mogą być stosowane na przednią lub tylną oś pojazdu albo na obie i do wszystkich kół tradycyjnych oraz różnych pojazdów w tyra wieloosiowych.

Gąsienica posiadająca sztywną rolkę napędową z wewnętrzną przekładnią, niezależnym bębniem napędowym, kołnierzem mocującym pozwala mocować urządzenie i przenosić zarazem napęd z osi pojazdu poprzez redukcję przekładnią wewnętrzną na bęben napędowy ciągnący gąsienicę co czyni rolkę wraz ze szpilkami mocującymi trwale złączoną w trakcyjnie współbieżnym napędzie kołowo-gąsienicowym a samą rolkę nową tak rodzajem mocowania, przeniesienia stopniowego napędu i współbieżności. Korzystnie dla urządzenia jest jeżeli długość zastosowanej gąsienicy równa jest długości obwodowej opony koła a średnica koła w stosunku do średnicy bębna rolki napędowej gąsienicy wynosi jak 5 do 1 co pozwala zrównoważyć prędkość obwodową koła z prędkością posuwową gąsienicy i zapewnić zgodny ze sobą i równy sobie ruch postępowy koła i gąsienicy tak zespolonej. Korzystnie dla urządzenia

jest jeżeli przekładnia wewnętrzna rolki napędowej zwiększa prędkość obwodową bębna ciągnącego i prowadzącego łańcuszek pięciokrotnie co pozwala zrównoważyć prędkości obwodowe i posuwowe koła i łańcuszki tak zespolonych i osadzonych na wspólnej osi napędowej.

Przedmiot wynalazku uwidoczony jest na rysunku na którym fig. 1 przedstawia dokólną łańcuszkę samochodową połączoną z obciążonym kołem według linii AA w rzucie z góry a fig. 2 przekrój łańcuszki według linii AA. Dokólna łańcuszka samochodowa szpilem 1, poprzez kołnicę mocującą rolki napędowej 2 przymocowana jest wraz z felgą koła 8 w miejsce stałego mocowania tego koła a łańcuszka 4 napięta i stabilizowana jest rolkami napinającymi 3 i dociskana do podłoża rolkami dociskowymi 5 a całość tej konstrukcji osłonięta jest w jej górnej części osłoną, błotnikiem 6, tworząc tak w całości lekki, niezależny, współbieżny napęd łańcuszkowy 7.

Urządzenie może mieć powszechne zastosowanie w motoryzacji oraz w zakresie podstawowych potrzeb ludzkich, ich wygody i bezpieczeństwa oraz ratownictwa i armii.

Urządzenie może tworzyć nowy rodzaj napędu kołowo-łańcuszkowego ponieważ napęd zadany z jednej i wspólnej osi napędowej może być przenoszony równocześnie na dotychczasowe koło i trójkątną łańcuszkę poprzez zespół nowej rolki napędowej z wbudowaną tak i celowo przekładnią wraz z całym kołnicem mocującym tę rolkę i łańcuszki w którym to urządzeniu moment obrotowy koła i moment posuwowy łańcuszki zostaje zrównoważony a moment obrotowy wału napędowego jest dla obu zamieniany w zgodny ze sobą i równy ruchowi postępowemu koła i nowej łańcuszki w miejscu ich przyłożenia i kontaktu z podłożem po którym ruch ten postępuje jako ruch całego pojazdu czy obiektu tak wyposażonego,

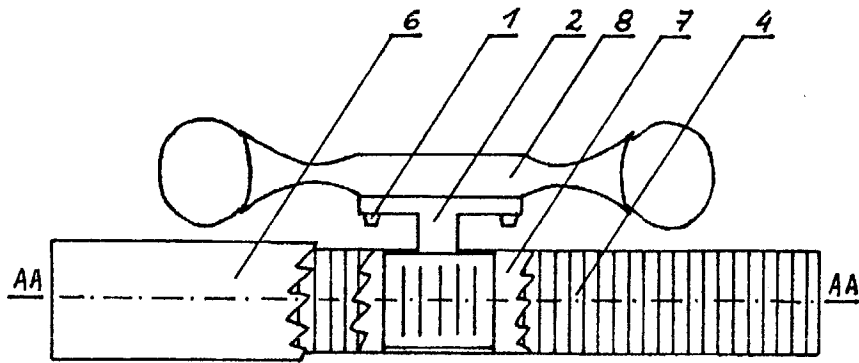


Fig. 1

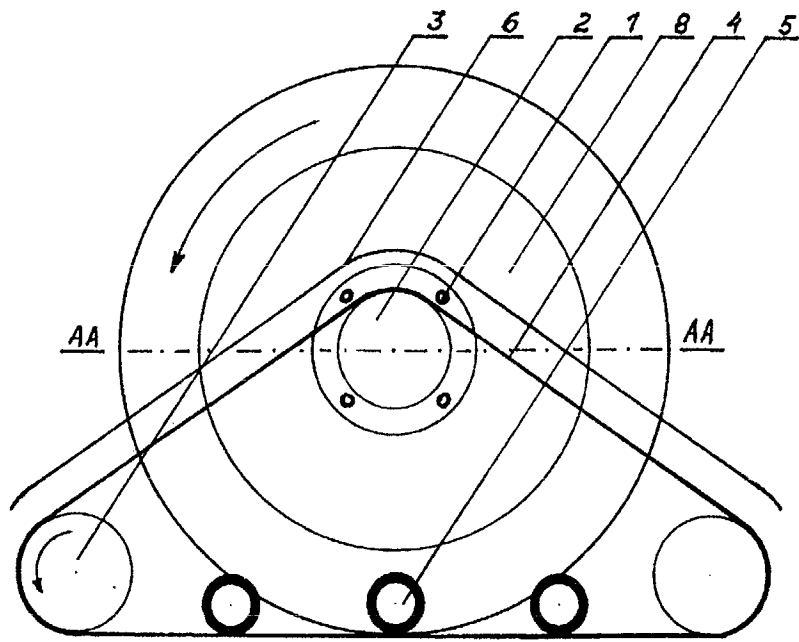


Fig. 2