



POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ OPIS PATENTOWY

B60B15/26

Nr 43020

Kl. 63 d, 23

Kazimierz Dzierżko

Warszawa, Polska

Obręcz przeciwsłizgowa

Patent trwa od dnia 13 czerwca 1959 r.

Obręcz zimowa przeciwsłizgowa jest urządzeniem wspomagającym, które zabezpiecza od poślizgu pojazd w czasie gołoledzi, jazdy po lodzie oraz śniegu.

Urządzenie to umożliwia łatwe i bezpieczne podjazdy i zjazdy z góry, nawet w czasie złych warunków atmosferycznych, jakie mogą mieć miejsce w okresie zimy.

Na rysunku fig. 1 przedstawia obręcz przeciwsłizgową według wynalazku w zastosowaniu do kół bliźniaczych w przekroju poprzecznym przez pierścień dwudzielny i specjalną dętkę regulującą docisk segmentów przeciwsłizgowych, na fig. 2 zaś — widok z boku segmentów przeciwsłizgowych wraz z urządzeniem odciągającym segmenty od nawierzchni.

Obręcz przeciwsłizgowa uwidoczniiona na fig. 1 składa się z dwudzielnego pierścienia stalowego 1 i 2, którego połówki w górnej części są połączone za pomocą zawiasów 3, a w dol-

nej części pasowanymi śrubami 4, utrzymującymi stałą odległość między płaszczyznami.

W celu unieruchomienia i usztywnienia pierścienia, do bocznych jego płaszczyzn przypawane są żebra usztywniające 5, dodatkowo wzmocnione żebrami ustalającymi 6, opierającymi się o brzegi obręczy. Zeber usztywniających jest osiem, przy czym liczba ich może być zwiększona, w razie gdyby pierścień okazał się za wiotki.

Moment z koła jest przenoszony na pierścień przez trzy zabieraki 7, przypawane do pierścienia i wchodzące bez luzu w otwory, wycięte w tarczy koła. Między płaszczyznami pierścienia, umieszczonych jest sześć ich segmentów 8, które w górnej swej części stykają się z dętką 9, a w dolnej przez wkładkę gumową 10 i stalowy segment zębaty 11 z jezdnią.

W celu uniemożliwienia dostania się śniegu i lodu między płaszczyzny pierścienia i seg-

ment, przyklejone są do pierścienia i segmentów z obydwu stron pierścienie gumowe 12.

Doprowadzenie powietrza do dętki 9 w czasie, gdy koło się obraca, następuje przez głowicę 14 i przewód 13, łączący głowicę z dętką. Do głowicy sprężone powietrze jest doprowadzane ze sprężarki lub butli.

Na fig. 2 pokazane są pozostałe elementy obręczy przeciwślizgowej. Do ściągania segmentu ku środkowi, co ma miejsce podczas jazdy po drodze wolnej od lodu i śniegu, służy ściągacz gumowy 15, który jest z jednej strony zaczepiony o stały czop 16, przypawany do pierścienia oraz o dwa czopy 17, należące do dwóch różnych segmentów. Dla zapobieżenia przedostawaniu się między segmenty i pierścień śniegu, lodu lub błota, umieszczono między segmentami kawałki miękkiej gumy, przyklejonej do wszystkich części metalowych i gumowych, w celu uzyskania jak największej szczelności. Czop 19, który przesuwany się bez luzu, wzdłuż twardej wkładki 20, wprasowanej w segment, przenosi moment z segmentu na pierścień. W celu uniknięcia ewentualnego przesunięcia segmentu zębatego 11, przypawana jest wkładka 21. Smarowanie części trących odpowiednim smarem, odbywa się przez kilka smarownic oraz kanałki, wyfrezowane w płaszczyznach.

Urządzenie przeciwślizgowe według wynalazku jest zmontowane między bliźniaczymi kołami napędowymi. W chwili, gdy koła pojazdu na skutek zbyt małej przyczepności zaczynają się ślizgać, kierowca w czasie jazdy wpuszcza do dętki 9 pewną ilość powietrza. W ten sposób usztywnione segmenty 8 wchodzą w kontakt z oblodzoną lub zaśnieżoną drogą, umożliwiając normalną jazdę. Gdyby w czasie podjazdu lub zjazdu z góry, pojazd wykazywał jeszcze tendencje

do ślizgania się lub zarzucania, kierowca zwiększa ciśnienie w dętce 9, przez co zwiększa się docisk segmentów do podłoża. Docisk może być tak duży, że utrzyma pojazd nawet na oblodzonej pochyłości. W przypadku jazdy po drogach wolnych od lodu i śniegu, obręcz przeciwślizgową należy wyłączyć przez wypuszczenie z dętki powietrza. Wówczas zębate segmenty 8, zostaną ściągnięte do środka i nie będą stykały się z nawierzchnią.

Zaletą urządzenia jest możliwość włączania i wyłączania obręczy przeciwślizgowej w czasie jazdy przez kierowcę z jego kabiny oraz regulowanie wielkości docisku segmentów do jezdni. Doprowadzenie powietrza do dętki 9, odbywa się przewodem, którego głowica znajduje się w osi kół. W przypadku, gdyby pojazd, zaopatrzony w obręcz przeciwślizgową zimową, dla kół napędowych, wykazywał zsuwanie się przodem, można zastosować podobne urządzenia dla kół przednich.

Zastrzeżenia patentowe

1. Obręcz przeciwślizgowa, znamionna tym, że składa się z dzielonego pierścienia, wewnątrz którego znajduje się specjalna dętka, służąca do docisku zębatach segmentów (8), dociskanych do jezdni elastycznie siłami o różnych wielkościach, w zależności od stanu oblodzenia nawierzchni.
2. Obręcz przeciwślizgowa według zastrz. 1, znamionna tym, że posiada urządzenie pneumatyczne, za pomocą którego można w czasie ruchu pojazdu regulować stopień przyczepności kół do nawierzchni w zależności od stanu drogi.

Kazimierz Dzierżko

